Gustavo Giovannoni

L'Urbanisme face aux villes anciennes

TRADUIT DE L'ITALIEN
PAR JEAN-MARC MANDOSIO, AMÉLIE PETITA
ET CLAIRE TANDILLE

INTRODUCTION
DE FRANÇOISE CHOAY

OUVRAGE TRADUIT AVEC LE CONCOURS
DU MINISTÈRE DE LA CULTURE
(DIRECTION DE L'ARCHITECTURE)

Éditions du Seuil

Titre original : *Vecchie città ed edilizia nuova*
Première édition : 1931, par UTET Libreria
Seconde édition : 1995, par CittàStudi Edizioni

ISBN : 2-02-028943-1

© Mai 1998, Éditions du Seuil, pour la traduction française, l'introduction, et la composition du volume

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Introduction

Voici donc traduit pour la première fois sur la scène internationale l'Italien Gustavo Giovannoni (1873-1947), qui fut, entre les deux guerres, une figure séminale de l'urbanisme et dont l'œuvre visionnaire semble avoir été conçue aux mesures des problématiques actuelles de la ville.

Si l'on songe que les premiers textes fondamentaux de Giovannoni ont été publiés en 1913, il aura fallu plus de quatre-vingts ans pour qu'il sorte de l'enfer où l'avaient relégué la trop grande complexité de sa pensée et de son action, autant, on le verra, que les conditions idéologiques et politiques propres à son pays : destin curieusement semblable à celui de l'Espagnol Cerdá, aujourd'hui salué comme le fondateur de la discipline « urbanisme » et dont la *Teoría general de la urbanización* (1863) n'avait, jusqu'en 1979[1], été traduite en aucune langue.

Le rapprochement de ces deux théoriciens, qui furent aussi de grands praticiens, peut au reste être poussé plus loin. Avec une perspicacité exceptionnelle parmi leurs pairs, ils ont, l'un et l'autre, su reconnaître à la technique et aux techniques de pointe le rôle régalien qui est le leur dans le façonnement physique et mental d'une nouvelle civilisation urbaine, née au milieu du siècle dernier, et désormais en plein essor.

Mais là s'arrête la parenté de Giovannoni avec Cerdá.

1. Ildefonso Cerdá, *La Théorie générale de l'urbanisation*, présentée, traduite et adaptée par Antonio Lopez de Aberasturi, Paris, Éd. du Seuil, 1979.

Ce dernier a centré son œuvre sur les exigences de l'urbanisation moderne et s'est désintéressé de la ville ancienne. Au contraire, Giovannoni, inventeur de l'expression *patrimoine urbain,* a fait de la conservation vivante des villes anciennes une partie intégrante de sa prospective de l'urbanisation.

L'œuvre écrite de Giovannoni comporte plus de sept cents titres, échelonnés de 1898 à 1947[2], se rapportant à des sujets techniques, esthétiques, sociaux... en apparence hétérogènes. En réalité, ils répondent à une seule et même interrogation qui constitue le pivot de la réflexion et de la pratique de Giovannoni : comment comprendre et organiser les rapports de la ville moderne et de la ville ancienne ? Telle est la question que *Vecchie città ed edilizia nuova* pose dans toute son ampleur. Publié en 1931, alors que son auteur est au faîte de sa carrière, l'ouvrage est un point d'orgue[3] dans le parcours de Giovannoni, la synthèse magistrale et touffue de ses travaux antérieurs et comme son testament intellectuel.

I. Quelques balises pour aborder Vecchie città

Pénétrer dans le texte touffu de Giovannoni est une tâche facile à deux conditions, qui ne sont pas évidentes pour le lecteur actuel.

2. Alessandro Del Bufalo donnait, en 1982, 476 titres (livres et articles confondus). La bibliographie de Giuseppe Bonaccorso (1997) en porte désormais le nombre, encore non exhaustif, à 719, sans compter les articles de journaux. C'est sur Rome que s'ouvre et s'achève cette somme : « Roma del Rinascimento », *L'Arte*, 1898, et *Antonio da Sangallo*, ouvrage posthume achevé en 1947 mais publié en 1959, douze ans après la mort de l'auteur.

3. Après 1931, la pensée de Giovannoni évoluera essentiellement à travers son approche de la restauration et de l'histoire de l'architecture.

1. Dialectique et échelles

Il faut d'abord comprendre qu'il s'agit d'une démarche dialectique. Confronté à deux mondes que tout oppose, celui de la tradition urbaine et celui que promeut la mutation des techniques, Giovannoni élimine l'hypothèse de leur exclusion mutuelle, mais il refuse également toute possibilité d'assimilation ou d'amalgame entre eux. Les antagonismes et les contradictions de ces deux mondes sont à la fois maintenus et dépassés par la recherche d'une coexistence et d'une compatibilité. *Vecchie città* pourrait être défini comme un exercice de mise en compatibilité et en complémentarité d'exigences contradictoires.

En second lieu, il faut comprendre que l'instrument conceptuel, qui permet d'accomplir ce travail dialectique et d'élaborer ces conditions de compatibilité ou de compossibilité, est la notion d'échelle. Applicable à toutes les formes bâties, à tous les paysages ainsi qu'aux masses démographiques, le concept d'échelle peut être pris comme l'analyseur symbolique de leurs spécificités et de leurs différences respectives, aujourd'hui occultées dans la théorie comme dans la pratique de l'architecture et de l'urbanisme.

Une fois identifiés ces deux pivots de la démarche giovannonienne, les articulations de sa réflexion se dégagent aisément.

2. L'opposition de deux mondes

Éviter tout amalgame entre ville ancienne et urbanisation nouvelle exige une analyse qui définisse avec rigueur leurs spécificités respectives.

La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la

proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie mais dont chacun se trouve par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou, dit autrement, de contextualité *(ambientismo)*. C'est là un des concepts clés de Giovannoni, qui reprend les analyses de Sitte pour dégager les caractères esthétiques de cette échelle de proximité dont il souligne en outre, pour son propre compte, la vocation sociale.

L'urbanisation moderne est, au contraire, caractérisée par son dynamisme et ses possibilités d'extension illimitée, par l'échelle plus grande et le maillage plus large de ses tissus, par la rapidité de son rythme de vie lié au mouvement (la « ville cinématique ») et surtout par le rôle qu'y jouent les communications en l'intégrant dans une logique territoriale et non plus seulement locale. C'est que, d'emblée, Giovannoni pense la modernité urbaine en termes de réseaux techniques : il prend déjà en compte les réseaux de télécommunications, mais aussi tous les réseaux de transport. Deux notions émergent ainsi : d'une part, le branchement (des agglomérations sur les réseaux d'équipements territoriaux et régionaux), ce que Giovannoni appelle aussi la greffe *(innesto)*; d'autre part, l'échelle tissulaire nouvelle intermédiaire, qui répond aux nouvelles exigences démographiques, hygiéniques, institutionnelles et comportementales des sociétés de masse, mais qui continue d'accueillir une forme, différente, de contextualité sous les noms de quartiers nouveaux ou de quartiers d'extension, de cités-jardins, de villes nouvelles.

3. Compatibilité

L'irréductibilité des deux types urbains l'un à l'autre une fois posée, leur compatibilité se résume pour Giovannoni dans la combinaison de deux termes *(sdoppiamento + innesto)* qu'on pourrait développer dans une formule : dissocier en unissant. Autrement dit séparer

(sdoppiare) les deux formations en conservant à chacune son caractère spécifique, mais dans le même temps les faire communiquer, les raccorder *(innestare)*. Tel que le conçoit Giovannoni, le raccordement ou la greffe qui permet de préserver l'identité de chacune des deux entités urbaines exige pour sa réalisation et sa réussite deux instruments : un système global de circulation et un plan organique de développement, le premier étant partie intégrante du second. Constitué par une hiérarchie de voies de natures diverses, le système de circulation permet à la fois de relier les deux formations l'une avec l'autre et de les raccorder l'une et l'autre à la région et au territoire. Il s'intègre dans les plans régulateurs particuliers de chacune, lesquels sont, à leur tour, partie d'un plan organique global connecté avec les réseaux techniques à l'échelle de la région et du territoire.

Le plan régulateur des noyaux anciens est investi d'une double finalité concernant la circulation qu'ils accueillent et leur vocation. D'une part, il s'agit d'isoler le tissu ancien du grand trafic urbain et régional au profit d'une petite circulation locale[4]. D'autre part, il s'agit de réserver à ce tissu les fonctions de proximité (habitat, commerce, services), traditionnelles ou nouvelles, compatibles avec son échelle et sa morphologie, et d'y éviter ou même d'en déplacer les fonctions incompatibles, souvent prestigieuses mais qui, à terme, entraîneraient sa destruction. Giovannoni préconise donc la *pluripolarité* de ce qui devient, tissus anciens et tissus neufs associés, le nouvel « organisme urbain » en devenir. Cette locution apparaît à plusieurs reprises dans *Vecchie città*. Elle témoigne d'une carence terminologique et montre que Giovannoni est conscient du fait que le terme « ville » ne s'applique plus avec pertinence aux formes de l'urbanisation contemporaine. Cette inadéquation du lexique dont

4. Le principe de la dissociation du trafic local dans les noyaux urbains anticipe les théories du célèbre « rapport Buchanan », publié en 1963 par le ministère britannique des Transports.

il dispose se traduit parfois par des ambiguïtés sémantiques[5].

Sa pleine reconnaissance de la modernité technique situe donc Giovannoni à l'opposé des nostalgiques de la ville ancienne, tel Ruskin. Mais il se démarque tout autant du mouvement des CIAM[6]. En effet, non seulement il conserve un rôle vivant à la ville ancienne, mais il taxe à bon droit Le Corbusier de simplisme retardataire : dans sa conception de la vie à venir, celui-ci ne prend en compte que le seul réseau routier et une échelle d'aménagement unique qui exclut toute contextualité.

Davantage, sa propre réflexion sur les réseaux de transport et de communication ouvre à Giovannoni l'horizon de la désurbanisation. Ce qui ne signifie ni généralisation du mitage territorial, ni ruralisation du territoire, au sens du retour à la terre préconisé par le gouvernement de Vichy et auquel on ne doit pas assimiler les campagnes du fascisme pour la bonification des terres agricoles. La désurbanisation dont il est question dans *Vecchie città* est une hypothèse de travail, synonyme de déconcentration des grands centres urbains en même temps que de modernisation des villages et petites villes et création d'agglomérations de types nouveaux. Le terme « colonie », utilisé au sens antique par Giovannoni pour désigner les nouveaux établissements créés sur les terres bonifiées, pointe leur caractère urbain, qui s'inscrit dans la tradition du réseau des petites villes italiennes.

4. Patrimoine urbain

En considérant les ensembles urbains anciens comme des composants à part entière des « nouveaux organismes urbains », Giovannoni prend position contre l'attitude de

5. Ainsi « ville nouvelle » peut désigner le nouvel organisme urbain, les quartiers récents, les quartiers d'extension, les cités ouvrières ou les cités-jardins...

6. Congrès internationaux d'architecture moderne, fondés en 1928 par Le Corbusier.

ceux qui, tel l'architecte Marcello Piacentini, préconisaient la muséification du tissu ancien, isolé de la vie contemporaine et embaumé à des fins historiques, esthétiques et touristiques.

Mais Giovannoni n'en adopte pas moins une conception patrimoniale et, qui plus est, originale et novatrice, de la ville ancienne. En effet, l'expression par lui forgée de patrimoine urbain désigne l'ensemble tissulaire global comme entité *sui generis*, et non plus l'addition de monuments indépendants qui était, à l'époque (comme souvent encore aujourd'hui), synonyme de ville historique : le premier, il considère la ville ou le quartier historique comme une œuvre d'art autonome, un monument historique en soi, dont les bâtiments individuels ne sont que de simples composants, divisibles en deux catégories : les œuvres prestigieuses de l'architecture savante, qualifiée par lui de *majeure*, et les œuvres, modestes par leur échelle et par leur destination, d'une architecture de la quotidienneté, voire populaire ou même vernaculaire, qu'il qualifie de *mineure*. Le tissu articulé des édifices mineurs (dont Giovannoni ne laisse pas de souligner l'intérêt historique, souvent supérieur à celui des édifices majeurs), constitue le contexte *(ambiente)* de l'édifice majeur, chacun étant totalement solidaire de l'autre, l'un n'ayant de sens historique et de valeur esthétique que par l'autre. Avec cette dimension esthétique, la notion de contexte acquiert ici sa pleine signification : l'altération de son contexte peut détruire un monument plus sûrement qu'une atteinte à sa propre structure physique.

Pour Giovannoni, la protection du patrimoine urbain ne visera donc pas tant des édifices singuliers que les relations contextuelles génératrices de l'œuvre d'art urbaine. Cependant, dans la mesure où ce patrimoine n'est pas doté seulement d'une valeur esthétique et historique, mais aussi d'une valeur d'usage social, accordée aux conditions de vie de notre époque, il ne peut être question de lui faire subir une protection figée, de type archéologique et muséal, qui recherche la conservation

intégrale de l'existant et de formes supposées originelles. Giovannoni propose donc une démarche dynamique, plus libre et interventionniste, qui permet d'adapter les tissus anciens à la vie contemporaine, tout en respectant leur style et leur contextualité. Autrement dit, il définit et légitime quelques types d'intervention légère (démolition de constructions superfétatoires, suppression d'obstacles visuels, percement de voies transversales) qui permettent d'aérer les îlots par la création de petits espaces publics et de jardins et qui contribuent tout à la fois à en améliorer les conditions de vie sanitaires et sociales, à en faciliter la lecture historique et à en valoriser la qualité esthétique. Pour désigner ce travail léger, qui demande de longues analyses préalables des îlots et parcelles, beaucoup de précision et de soin, Giovannoni choisit une métaphore botanique : l'« éclaircissage » *(diradamento*[7]*)*, analogue à l'intervention des jardiniers ou des pépiniéristes qui, en supprimant les sujets excédentaires ou parasitaires, facilitent la croissance et augmentent la beauté de leurs jardins et de leurs plantations.

Le même type d'éclaircissage est préconisé pour le paysage végétal, traité à l'instar de l'environnement bâti, dans le respect de ses échelles et comme un ensemble évolutif. Mais quel que soit le milieu, bâti ou végétal, sur quoi porte l'intervention, les modalités de celle-ci ne seront pas axiomatisables, mais définissables seulement cas par cas, au gré de conditions historiques, géographiques, topographiques, morphologiques, économiques... à chaque fois particulières. Ce *relativisme* appelle un rapprochement avec celui préconisé par Riegl pour la conservation-restauration des monuments singuliers. Il est cependant vraisemblable que Giovannoni ne connais-

7. Ce concept a été longuement développé par Giovannoni dès 1913, dans la revue *Nuova Antologia*, vol. XLVIII, n° 996, sous le titre « "Il diradamento edilizio dei vecchi centri" : il quartiere della Rinascenza in Roma ». Giovannoni a emprunté au domaine botanique nombre de ses métaphores organicistes, en particulier celle de la greffe *(innesto)*.

sait pas *Der moderne Denkmalkultus*[8] car, dans le cas contraire, il n'eût pas manqué de le citer.

5. *Rapports de l'urbanisme, de l'architecture et de la protection patrimoniale*

En matière de pratique professionnelle, la notion de contextualité, qui 92

nie l'autonomie des édifices singuliers et fait de l'îlot l'unité architecturale minimale, suppose que tout architecte soit nécessairement engagé dans l'aménagement urbain aux diverses échelles, locale et régionale. Il est obligatoirement architecte *et* urbaniste, non l'un ou l'autre. De plus, la notion de « nouvel organisme urbain », qui intègre le noyau urbain ancien dans le processus d'urbanisation, suppose que l'architecte-urbaniste possède aussi une compétence patrimoniale. Ce praticien doit donc être en phase avec les problèmes sociétaux de son temps et avec l'évolution des techniques de pointe et, dans le même temps, il doit maîtriser la connaissance des architectures et des tissus historiques, ainsi que les savoir-faire traditionnels. Construction, architecture, urbanisme, aménagement et restauration des tissus anciens cessent d'être des pratiques autonomes pour devenir les faces indissolublement solidaires d'une seule et même pratique professionnelle que Giovannoni nomme *architecture intégrale*.

Il ne s'agit pas pour autant de contester l'utilité d'une division du travail entre praticiens. Ce que Giovannoni souligne en revanche, c'est la nécessité d'une formation

8. Aloïs Riegl, Vienne, 1903 (*Le Culte moderne des monuments*, trad. fr. par Daniel Wieczorek, Paris, Éd. du Seuil, 1984). Cet ouvrage, encore aujourd'hui indépassé, constituait l'introduction rédigée par le grand historien de l'art Aloïs Riegl au texte, également de son cru, de la loi autrichienne sur la préservation des monuments historiques. Riegl fonde son relativisme sur une magnifique analyse des valeurs conflictuelles dont les monuments historiques sont le support.

participation pleine et entière à une œuvre commune, l'édification du nouvel organisme urbain.

Tels sont donc les grands axes et les concepts directeurs qui structurent *Vecchie città*. Il faut cependant savoir que son auteur les avait déjà définis et élaborés dès 1913, mais séparément, sous la forme de trois gros articles[9]. L'originalité et la précocité de ces idées peuvent être éclairées par un regard rétrospectif sur la formation personnelle de Giovannoni, ainsi que sur l'Italie de son époque.

II. La formation de Giovannoni

La formation « intégrale » que Giovannoni a contribué à institutionnaliser en Italie est, en fait, celle dont il avait su se doter lui-même, au risque d'apparaître à certains comme une « figure contradictoire »[10] : ingénieur, architecte, historien de l'architecture et restaurateur, il se veut à la fois un scientifique et un artiste.

1. L'ingénieur

Il obtient en 1895 un diplôme en architecture et science de la construction de l'École d'application des ingénieurs de Rome, où il s'est, en particulier, initié à l'architecture industrielle et aux travaux publics. L'année suivante, il acquiert une spécialisation à l'École supérieure d'hy-

9. « Vecchie città ed edilizia nuova : il quartiere del Rinascimento in Roma », *Nuova Antologia*, vol. XVIII, n° 975, dont Giovannoni a repris la première partie du titre dans son ouvrage de 1931 ; l'article sur le *diradamento* cité et « Restauro di monumenti », *Bollettino d'arte del ministero della Pubblica Istruzione*, VII, n° 12.

10. C'est encore là, en particulier, le point de vue de Guido Zucconi.

giène publique. Il s'intéressera aux équipements sanitaires, aux égouts, aux transports publics, à la standardisation de la construction. Mais ses deux domaines d'excellence seront la recherche antisismique et l'hydraulique.

2. *L'architecte*

Aux yeux de Giovannoni, l'architecte-technicien doit aussi être un artiste. Il déplore la scission qui règne en Italie entre ingénieurs et architectes et l'absence corrélative d'une formation qui « réconcilierait l'art et la science ». Il y remédie pour sa part en acquérant une nouvelle spécialisation, en histoire de l'art.

3. *L'historien d'art et le restaurateur*

Pendant deux ans (1897-1898), il va suivre à la faculté des lettres de l'université de Rome les cours d'histoire de l'art médiéval et moderne du grand historien de l'art Adolfo Venturi. Dans le même temps, il organise sa propre spécialisation en architecture. D'une part, il se lie avec le milieu des archéologues romains et celui des érudits qui ont présidé à la naissance de l'administration des biens culturels ; d'autre part, il devient, à distance, le disciple de l'ingénieur-historien de l'architecture français Auguste Choisy[11].

Venturi, qui mène le combat contre l'amateurisme et l'esthétisme de l'historiographie de l'art italienne, l'initie à la rigueur de sa méthode analytique. Choisy lui enseigne une approche « positive », matérialiste et évolutionniste

11. Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (1841-1909), professeur d'architecture à l'École des Ponts et Chaussées. Son *Histoire de l'architecture* (1890) a fait date. Giovannoni a correspondu activement avec lui en 1905-1906.

de l'architecture, qui prend en compte un ensemble de paramètres matériels et environnementaux (climatiques, géographiques, techniques, économiques, sociaux...) et qui contribuera à conforter Giovannoni dans sa conception contextualiste des établissements humains.

Cette démarche historico-esthétique ne retentit pas seulement sur son activité projectuelle, très intense durant la première décennie du XXe siècle ; elle ouvre à sa pratique professionnelle le champ patrimonial dans lequel elle orientera ses interventions à partir de 1904, quand il restaurera les monastères bénédictins (romans) de la haute vallée de l'Aniene.

4. Une culture européenne

Giovannoni a toujours souligné l'importance, pour la formation de l'architecte urbaniste, d'une triple culture scientifique, artistique et humaniste. Les références infrapaginales de *Vecchie città* traduisent l'étendue, la profondeur et la diversité de sa propre culture qui, en matière d'urbanisme et d'architecture, embrasse la littérature européenne dans son ensemble[12]. Pour pallier la rareté et la lenteur des traductions, Giovannoni s'est imposé une pratique des langues étrangères qui lui permet d'aborder directement la lecture des textes anglais, allemands ou français : sa pensée se nourrit de la diversité de ces traditions européennes dont il saura assimiler les divergences.

Si, dans *Vecchie città*, Camillo Sitte est l'auteur auquel il se réfère le plus souvent, en reconnaissant l'immensité de sa dette à son égard, il n'ignore rien des recherches de ses disciples, proches (Fischer, Henrici) ou plus lointains (Stübben), et il est un familier des géographes (Ratzel) et des historiens (Pastor) allemands.

12. Il cite aussi bien le *De re ædificatoria* d'Alberti (1485) et *La Divine Comédie* que le dernier ouvrage paru d'Anatole France ou de Le Corbusier.

De même, du côté de la Grande-Bretagne, il a été passionné par la théorie des *garden-cities* d'Ebenezer Howard et la pensée urbanistique d'Unwin qui alimentent sa réflexion sur la création urbaine contemporaine et qui inspireront sa pratique, notamment en 1920 dans les deux ensembles du Monte Sacro et de la Garbatella[13]. Mais Giovannoni n'en a pas moins lu de près Ruskin, avec lequel il s'accorde au moins sur la valeur et la continuité du temps humain.

En France, il n'a pu trouver, et pour cause, aucun homologue de Sitte ou de Howard et Unwin. Il se révèle le critique le plus impitoyable de Le Corbusier, dont il dénonce l'incompréhension et l'anachronisme face à la complexité des sociétés industrialisées et à la sophistication de leurs techniques. Mais il sait puiser à d'autres sources que celles de l'urbanisme. Du côté des techniciens, il utilise les travaux d'Eugène Hénard sur la circulation, ceux de Rey et Pidoux sur l'hygiène urbaine. Le Musée social de Charles Gide contribue à sa réflexion sur le logement des classes défavorisées. Les ouvrages des historiens (Marcel Poète, Müntz) et des géographes (Vidal de La Blache) lui sont bien connus. Cependant deux historiens français l'ont particulièrement marqué : Choisy, déjà nommé, et Pierre Lavedan, dont la « loi de la permanence du plan » revient comme un leitmotiv dans *Vecchie città*.

Par l'entremise des livres et de l'enseignement de Giovannoni, toutes ces références feront désormais partie de la culture architecturale italienne, comme en témoignent, par exemple, les études typomorphologiques de Carlo Aymonino ou les ouvrages d'Aldo Rossi[14].

Mais les connaissances de Giovannoni ne se bornent pas à ses contemporains. Haussmann, dont, malgré cer-

13. Réalisés dans la périphérie de Rome, le premier à destination des classes moyennes, le second pour une couche très pauvre de la population.

14. Cf. *L'Architettura della città*, Padoue, Marsilio, 1966.

taines critiques, il analyse bien l'importance pionnière, est cité dans le texte de ses *Mémoires*. De même Victor Hugo et Montalembert, dont il souligne, avec plus de sympathie qu'il n'en témoigne à Viollet-le-Duc, le rôle qu'ils ont joué pour la préservation du patrimoine historique.

III. Giovannoni dans le contexte italien

Indissociable de son contexte italien et romain, l'œuvre de Giovannoni se déploie avec continuité sur trois périodes historiques cependant bien distinctes. C'est d'abord, jusqu'à la marche sur Rome de Mussolini en 1922, la période libérale. Vient ensuite la période fasciste, puis, après la défaite, celle, très brève pour Giovannoni qui meurt en 1947, de la reconstruction.

Au moment où Giovannoni achève ses études, la volonté d'unification et de modernisation du pays, issue de l'indépendance, se marque sur le plan urbain par la prépondérance des ingénieurs qui mènent de grands travaux de génie civil à coups de percées et d'éventrements des quartiers anciens. Florence a cédé en 1870 son statut de capitale à Rome, qu'il s'agit de transformer à cet effet. Tâche que ne simplifie pas l'immensité, unique en Europe, du patrimoine archéologique de « la Ville des villes ». Son schéma directeur est au centre d'un débat nourri, dans un climat marqué tout à la fois par la passion nationaliste et par la conscience du retard italien : les études et la réflexion menées en matière d'urbanisme par les autres pays européens, ainsi que leurs performances techniques, suscitent dans le milieu romain un sentiment d'infériorité qui s'accompagne d'un formidable brassage d'idées.

Giovannoni n'est pas un isolé[15]. Il n'entre pas dans le cadre de cette brève introduction d'évoquer, parmi les protagonistes italiens dont les noms émaillent les pages de *Vecchie città*, ceux, tels Cesare Chiodi, Marcello Piacentini, Luigi Piccinato qui, avec aussi le groupe des *Cultori dell'arte* (AacaR)[16], ont contribué à l'élaboration des principes ou des concepts giovannoniens et qui ont pu en donner des formulations parfois plus heureuses que les siennes dans des articles de revues ou dans l'*Enciclopedia italiana*.

1. Le créateur d'un champ disciplinaire

Aucun d'entre eux, toutefois, ne possède sa puissance de synthèse, sa carrure de théoricien. *Vecchie città*, qui rompt avec la tradition des manuels, est en Italie le premier ouvrage théorique consacré à l'urbanisme comme discipline et, de fait, Giovannoni peut être considéré comme le créateur tout à la fois de cette discipline en Italie[17] et de sa spécificité italienne. En effet, non seulement il en a élaboré et diffusé la terminologie et les instruments conceptuels, mais il lui a, pour la première fois, intégré le traitement du patrimoine historique architectural et urbain.

Cependant le théoricien se doublait d'un homme d'action, qui a largement contribué à donner à la discipline

15. Sur la complexité du milieu des architectes et urbanistes romains, on pourra consulter Vanna Fraticelli, *Roma, 1914-1929 : la città e gli architetti tra la guerra e il fascismo*, Rome, Officina, 1982, et surtout Attilio Belli, *Immagini e concetti nel piano : inizi dell'urbanistica in Italia*, Naples, Etaslibri, 1996.

16. Giovannoni a adhéré en 1903 à cette association *(Associazione tra i cultori dell'arte di Roma)* qui, jusqu'à l'époque fasciste, a joué à Rome un rôle de premier plan dans le débat sur la modernité et dans la promotion de celle-ci, en particulier en matière d'urbanisme et de patrimoine urbain.

17. A. Belli, *op. cit.*, en donne une démonstration éclatante. Il dissipe, en particulier, les ambiguïtés qu'ont pu entretenir Piacentini et surtout Piccinato sur leurs rôles respectifs.

ses fondements pédagogiques et législatifs, ses structures professionnelles, ainsi que ses outils et ses références pratiques.

Giovannoni avait la passion de l'enseignement[18]. Mais surtout, il avait compris que repenser le rôle de l'architecte au seuil d'une nouvelle ère technique passait par une réforme de la formation professionnelle. Dès 1906, il anime la Commission pour les écoles d'architecture de l'AacaR et élabore à destination de l'« architecte intégral » un nouveau cursus regroupant sciences de l'ingénieur, urbanisme, enseignement artistique, histoire de l'art et de l'architecture, conservation patrimoniale et restauration. Pour dispenser ce cursus, il est prévu un nouveau type d'établissement universitaire, défini par décret en 1914, mais qui voit seulement le jour en 1919, avec la création de l'École supérieure d'architecture de Rome. Dès la première année académique, ouverte par une célèbre leçon inaugurale[19] de Giovannoni, l'urbanisme *(edilizia cittadina)* et la restauration sont enseignés respectivement par Piacentini et par Giovannoni. Reconnu par la loi de 1923 sur les professions d'ingénieur et d'architecte, le modèle de cette école romaine est aussitôt adopté à Venise, Turin, Florence et Naples. Il continue aujourd'hui de structurer l'enseignement de l'architecture en Italie, avec son intégration des techniques constructives, de l'urbanisme, de l'histoire de l'art et des disciplines patrimoniales.

De la même façon, les conceptions de Giovannoni

18. Dès 1897, il enseignait comme assistant à l'école d'ingénieurs de Rome, où il devint titulaire de la chaire d'architecture en 1913.

19. Reléguant dans le passé la formation en ateliers de type « Beaux-Arts », et illustrant la définition qu'il donnera dans l'*Enciclopedia italiana* de l'architecture comme « art et technique pour la réalisation du milieu bâti », il souligne notamment l'importance des nouvelles techniques : « On ne peut plus parler de formation spontanée de l'architecte hors d'études sévères et complexes. » Mais il plaide aussi pour un apprentissage direct sur les chantiers. Dès cette époque, il envisage également la création d'une formation polyvalente analogue, à l'usage des élus et des personnels administratifs.

sont demeurées lisibles dans la législation italienne des pratiques de l'espace. Sa réflexion[20] a inspiré en 1939 la loi sur la défense des beautés naturelles, et il a été le principal instigateur de la loi italienne sur l'urbanisme du 2 juillet 1942 *(legge nazionale urbanistica)*, qui précise les échelles de planification en établissant la hiérarchie des plans régulateurs et qui, avec quelques modifications, demeure elle aussi en vigueur.

En matière de patrimoine, au-delà de la législation de protection, l'influence de Giovannoni s'est exercée de façon permanente à travers le *Consiglio superiore di antichità e belle arti*, où il était entré en 1915. Il y remplit le rôle d'une sorte d'inspecteur itinérant au service de la direction des Beaux-Arts et il inspira la *Carta del restauro* (« Charte de la restauration »), qui oriente les interventions locales des différentes surintendances. A ce titre, il fut un des initiateurs et peut-être la figure clé de la première Conférence internationale sur la conservation et la restauration des monuments historiques, tenue à Athènes en 1931[21] : les recommandations publiées dans les actes de la conférence reflètent les positions novatrices de Giovannoni.

La volonté de diffuser ses idées a aussi conduit Giovannoni à participer à la création des premières revues d'architecture qui se multiplieront après la Seconde Guerre mondiale pour constituer un apport spécifique de l'Italie à la culture architecturale et visuelle de l'Europe. En 1928, il lance avec Piacentini *Architettura e Arti decorative*, qui embrasse le domaine entier de l'« architecte intégral » (urbanisme compris) et, en 1937, il crée *Palladio*, la première revue d'histoire de l'architecture.

Enfin, Giovannoni a aussi laissé son empreinte sur le sol même de l'Italie, dans la mesure où, depuis la pre-

20. Cf. ses articles de 1904 et 1905 dans la revue *Emporium*.

21. Réunie par la Commission internationale pour la coopération intellectuelle de la SDN, et dont les actes furent publiés en 1933.

mière décennie du XXe siècle, il est intervenu, directement ou indirectement, en tant que concepteur, rédacteur, conseiller ou critique, sur la quasi-totalité des plans régulateurs mis en œuvre par les villes italiennes. L'aventure commence, une fois encore, au sein de l'AacaR, qui est chargée en 1908 de la refonte du plan de Rome. A partir de 1915, Giovannoni préside les travaux de la commission *ad hoc*, qui s'achèvent en 1925[22]. Mais si Rome n'a jamais cessé d'être au cœur des préoccupations de Giovannoni, il n'a laissé de s'investir dans les plans et l'aménagement de Bari, Bergame, Catane, Ferrare, Mantoue, Padoue, Pise, Sienne, Vérone...

2. *Le fascisme*

Vecchie città n'économise pas les apostrophes flatteuses à « Son Excellence Benito Mussolini » et au gouvernement fasciste. Mais ces coups de chapeau demandent à être interprétés correctement. En aucun cas l'amalgame ne doit être fait avec Albert Speer, qui fut sous Hitler le thuriféraire inconditionnel de l'idéologie nazie : il suffirait d'observer que chez Giovannoni l'expression des espoirs que porte le fascisme est assortie de la critique impitoyable et permanente d'une administration qui est, en fait, celle du régime mussolinien. Mais il faut aller plus loin.

Giovannoni est, d'abord et avant tout, un praticien convaincu des idées qu'il a développées depuis le tournant du siècle en matière d'urbanisme et de conservation du patrimoine. Et s'il est, à cet égard, animé par un nationalisme proche de celui de D'Annunzio, s'il souhaite ardemment que l'Italie comble son retard et se réinstalle au premier rang des nations européennes, il n'est pas pour autant une figure politique.

La prise du pouvoir par Mussolini représente pour lui

22. Cf. V. Fraticelli, *op. cit.*

une possibilité de faire comprendre et de réaliser sa vision du développement urbain[23] ; rien de plus. De son côté, le gouvernement fasciste perçoit l'intérêt de s'appuyer sur une personnalité dont la compétence, l'autorité et le rayonnement sont incontestés.

Mais, dès la fin des années 1920, il devient clair que Giovannoni ne fait pas partie des praticiens au service du régime, tels Alberto Calza Bini, Marcello Piacentini ou Luigi Piccinato. Il n'est impliqué dans aucune des institutions créées et gérées par Calza Bini, que ce soit l'Ordre des architectes (1923), le Syndicat national des architectes fascistes (1924) ou encore l'*Istituto nazionale di urbanistica* (INU) que Calzabini[24] présidera depuis sa création, en 1929, jusqu'en 1944. Giovannoni polémique dès 1924 avec Piacentini, qui renie leurs idées communes dans le cadre de la réforme du plan régulateur de Rome. En 1929, une nouvelle version proposée par Piacentini les oppose, dans un conflit d'une extraordinaire violence qu'ils poursuivent dans la grande presse. L'année suivante, Giovannoni est exclu de la rédaction d'*Architettura e Arti decorative*. Il ne participera à aucune des entreprises de glorification monumentale du régime, qu'il s'agisse des villes nouvelles (Sabaudia, Aprilia...) ou des créations prestigieuses de la capitale (la zone archéologique ou Eur).

S'il continue à suivre l'élaboration des plans régulateurs hors de Rome, l'essentiel de l'activité de Giovannoni se concentre désormais sur l'histoire de l'architecture et sur ses conséquences pour la restauration. Sa démarche historique, axée sur le *Cinquecento* romain de Bramante, Bernini, Sangallo le Jeune, acquiert une nouvelle dimension philologique qui apparaît en particulier

23. *Ibid.*, ainsi que A. Belli, *op. cit.*, et Giorgio Ciucci, *Gli Architetti e il fascismo : architettura e città, 1922-1944*, Turin, Einaudi, 1989.

24. En tant que président de l'*Istituto nazionale di urbanistica*, Calzabini lance le programme d'une collection d'urbanisme qui n'aura pas de lendemain et dont *Vecchie città* est le premier et unique volume.

dans ses articles de l'*Enciclopedia italiana*[25] et qui s'approfondit au fil des congrès annuels d'architecture créés en 1936. Il est ainsi conduit à se brouiller en 1938 avec Venturi, dont il critique l'approche abstraite de son *Architettura del Cinquecento,* et à fonder en 1939 le Centre d'études d'histoire de l'architecture.

L'architecte-urbaniste Italo Insolera a reproché à l'auteur de *Vecchie città* de ne pas avoir tiré parti de son autorité professionnelle pour s'opposer au régime fasciste. Il mettait ainsi le doigt sur l'idéalisme apolitique de Giovannoni, dont l'urbanisme fut le seul champ de militance.

IV. Fortune posthume et actualité de Giovannoni

Giovannoni meurt en 1947. Et le silence s'abat sur son œuvre. Silence paradoxal, si l'on songe que dans l'Italie d'après la Seconde Guerre mondiale l'enseignement de l'architecture, la législation de l'urbanisme, le débat sur la restauration portent la marque de sa pensée. Silence surprenant, si l'on songe qu'en matière d'architecture et d'urbanisme, qu'il s'agisse d'historiographie, de théorie ou de pratique, presque tous les protagonistes de la scène italienne sont directement ou indirectement issus de son école. Il suffit de citer Bruno Zevi[26], Aldo Rossi, Manfredo

25. Créée en 1925 sur la base d'un projet élaboré en 1919, A. Belli définit cette entreprise éditoriale (37 volumes, publiés entre 1928 et 1937), à laquelle contribuent nombre d'opposants au régime, comme « le paradigme de l'ambiguïté de la culture fasciste ».

26. Dans sa *Storia dell'architettura moderna* (Turin, Einaudi, 1950), Zevi règle le compte de Giovannoni en quelques lignes : « Personnage encombrant, congénitalement incapable de toute créativité. En outre, quand il résolut de se consacrer à la recherche historico-philologique, il exerça une continuelle pression rétrograde et obscurantiste, bien qu'irréprochable du point de vue économique. »

Tafuri. Silence explicable cependant, par des raisons idéologiques.

L'Italie du deuxième après-guerre cherche à gommer tout ce qui, de quelque façon, a été lié au fascisme. Les valeurs de l'ère nouvelle sont symbolisées par l'Amérique et le marxisme. En matière d'architecture et d'urbanisme, le Mouvement moderne devient synonyme de démocratie. Or, de près ou de loin, Giovannoni n'a jamais appartenu aux avant-gardes officielles. Il a critiqué sans pitié la civilisation des gratte-ciel et il a dénoncé les dangers de l'urbanisme des CIAM[27], sa culture internationale n'a jamais entamé son nationalisme et ses rapports avec la dialectique passent par Hegel à travers l'esthétique de Croce, mais ignorent Marx, en dépit d'un intérêt jamais démenti pour l'économie. Autrement dit, il ne disposait d'aucun des alibis dont pouvaient se prévaloir Piacentini ou Piccinato, par exemple.

Ce lourd silence idéologique a commencé d'être rompu au cours des années 1980. D'une part, le temps avait estompé le malaise et les complexes des intellectuels italiens. D'autre part, désenchantement et démystification travaillaient les dogmes de l'orthodoxie marxiste comme les certitudes du Mouvement moderne, et rendaient son actualité à l'aura de Giovannoni. D'abord timides, ces retrouvailles ont franchi une étape en 1996, grâce à la courageuse réédition de *Vecchie città* en facsimilé par les soins de Francesco Ventura qui assortissait, en outre, cette publication d'une longue étude sur le maître romain.

Le grand livre de synthèse sur Giovannoni reste cependant à écrire. Il est remarquable que, sauf dans le domaine

27. Dans les débats sur la modernité, l'AacaR s'était, dès après la Première Guerre, intéressée aux idées défendues par les pionniers du Mouvement moderne. Sous le fascisme, une exposition d'« architecture rationnelle » était ouverte à Rome, en 1928, trois mois après la fondation des CIAM, à La Sarraz. Piacentini et Piccinato, entres autres, militèrent alors pour les thèses des CIAM.

du patrimoine et de la restauration[28], tous les travaux publiés à ce jour en italien aient été, chacun à sa manière, assez réducteurs[29]. Il est également remarquable que le nom de Giovannoni n'ait pas été associé au premier document international de l'après-guerre sur la protection du patrimoine. La Charte de Venise (1964), dont un des rédacteurs, Piero Gazzola, fut le disciple de Giovannoni à l'université de La Sapienza, reprend en effet, en les édulcorant quelque peu, une partie des idées que celui-ci développait en 1931.

Certes, il ne faut pas verser dans l'hagiographie, et Zucconi nous met, à juste titre, en garde contre une « béatification sommaire » de l'auteur de *Vecchie città*. Au reste, Paolo Marconi a mis en évidence et expliqué avec finesse certaines hésitations et fluctuations de Giovannoni en matière de restauration. Il est facile aussi de montrer qu'il n'a pas prévu le développement actuel, dans le cadre de la mondialisation, de la logique de branchement et sa promotion du « hors d'échelle ». On peut regretter de même qu'il n'ait pas approfondi sa réflexion sur l'esthétique urbaine et les différentes esthétiques impliquées par les diverses échelles d'intervention sur l'espace[30].

Il n'en demeure pas moins que l'œuvre entière de Giovannoni est focalisée sur un problème aujourd'hui au

28. Voir en particulier deux ouvrages qui abordent l'œuvre de Giovannoni dans une problématique générale et non selon une approche monographique : Carlo Ceschi, *Teoria e storia del restauro*, Rome, Mario Bulzoni, 1970, et Paolo Marconi, *Il restauro e l'architetto : teoria e pratica in due secoli di dibattito*, Venise, Marsilio, 1993.

29. Ainsi Ventura reproche à Giovannoni de méconnaître l'essence et la pérennité de la ville, alors que l'un de ses mérites est d'avoir compris que l'ère des villes traditionnelles était close. A l'inverse, Zucconi semble réduire l'intérêt de l'œuvre de Giovannoni à son approche des villes anciennes.

30. La question de l'esthétique et du style architectural est sans doute le seul fondement objectif de la critique, pour l'essentiel passionnelle et dictée par l'idéologie, de Bruno Zevi.

cœur de nos interrogations sur la ville : le problème des rapports entre une tradition urbaine millénaire et les mutations de notre environnement, de nos comportements et de nos mentalités, engendrées par le développement accéléré d'un ensemble de nouvelles techniques. En outre, l'œuvre de Giovannoni offre à notre époque exposée aux tentations de la vitesse et de l'instantanéité une salutaire méditation sur le temps et la durée.

Vecchie città s'adresse, en particulier, à nous, Français, qui n'avons pas, dans la longue durée, bénéficié d'une culture urbaine comparable à celle de certains de nos voisins, qu'il s'agisse notamment de l'Italie ou des anciens territoires hanséatiques. Ce livre ne contient pas seulement une mise en garde contre deux tendances particulièrement vigoureuses chez nous : d'une part, l'hégémonie conférée aux réseaux techniques dans l'organisation de notre espace, avec la prévalence des échelles d'aménagement mondiale et territoriale et de leur logique de branchement, ainsi que la conception de l'architecture comme production d'objets techniques autonomes ; d'autre part, la muséification de notre patrimoine urbain et architectural. Davantage, par la façon dont il affirme la nécessaire intégration des villes et des tissus anciens dans la vie contemporaine, par sa réflexion sur la formation des praticiens de l'espace et de l'« architecte intégral », ce livre vient à point nommé, à un moment où la France projette de réunir au sein du ministère de la Culture les directions de l'architecture et du patrimoine, et où elle tente de réformer l'enseignement de l'architecture. Puisse cette conjoncture assurer en France la carrière de *Vecchie città* dans les écoles et les administrations, mais aussi auprès des élus et du grand public.

V. La traduction française

L'origine de cette traduction est une thèse de doctorat européen, soutenue en 1994 par Claire Tandille, sous ma direction, à l'Institut français d'urbanisme de l'université Paris-VIII.

Instrument de travail précieux pour les chercheurs, la traduction de Claire Tandille était accompagnée d'un important appareil critique, focalisé sur des questions de terminologie : il s'agissait, dans une perspective comparatiste, d'une part d'évaluer l'apport propre de Giovannoni au lexique italien de l'urbanisme, d'autre part de marquer la spécificité de ce lexique au regard de la terminologie française.

Il était hors de question de présenter cette recherche à un public non spécialisé. En outre, la reprise de la seule traduction soulevait aussi de sérieuses difficultés. Les unes tenaient aux dimensions de l'ouvrage jugées par l'éditeur trop vastes pour une édition de poche. Les autres étaient liées au caractère même du texte italien.

Vecchie città, comme la plupart des autres travaux de son auteur, a été rédigé dans la hâte. Giovannoni n'a recherché ni l'élégance de la composition, ni celle du style. Davantage, sans souci des liaisons, sans crainte des répétitions, il a utilisé de nombreux fragments de ses écrits précédents, au gré de chapitres dont les thèmes s'entrelacent et se chevauchent. Son style, assez grandiloquent (marque de l'époque), est néanmoins rocailleux, voire chaotique (marque de la hâte) : phrases-tiroirs interminables, truffées d'incidentes obsessionnelles, cascades de participes présents, comparaisons approximatives... On est là aux antipodes des formules lapidaires (mais creuses) qui ont fait le succès de Le Corbusier. Cette écriture ingrate pourrait bien, en plus des raisons idéologiques évoquées plus haut, avoir contribué en Italie de

façon non négligeable à la mise au rancart des écrits de Giovannoni après sa mort. Il faut ajouter que le vocabulaire de Giovannoni abonde en néologismes, accordés aux subtilités de sa pensée, et que le lexique de l'urbanisme et de la conservation patrimoniale qu'il a contribué à forger, s'il s'inscrit dans la tradition culturelle de ce pays, n'a bien souvent pas d'équivalent en français.

Cet ensemble de conditions nous a conduits à adopter un certain nombre de partis. Plutôt que de s'astreindre à une traduction littérale et plutôt que d'adhérer aux accidents stylistiques de *Vecchie città*, la version que nous proposons a cherché avant tout à faciliter la tâche du lecteur et à transmettre avec le plus de précision possible la pensée de Giovannoni.

Un glossaire rassemble les principaux termes problématiques. Il est complété par des notes de bas de page toujours suivies de l'indication *« NdT »*, qui permet de ne pas les confondre avec les notes de Giovannoni.

Enfin toutes les coupures sont signalées. Elles ont été pratiquées de façon à ne pas altérer l'esprit du texte et à mettre en valeur sa dimension novatrice. Elles sont de deux ordres. D'une part, on a éliminé certaines répétitions et certains développements faisant double emploi. D'autre part, pour entrer dans les dimensions éditoriales requises, on a supprimé certains passages techniques ne pouvant intéresser que les spécialistes, comme par exemple les analyses des textes législatifs italiens. Enfin, à regret, on a supprimé un ensemble de références et d'études de cas consacrés à diverses villes italiennes, grandes ou petites. Cette option a permis de conserver presque intégralement les pages concernant le paradigme de la ville : Rome, « la Ville des villes », où Giovannoni est né, sur laquelle il a laissé sa marque et où il a travaillé, en tant que praticien et en tant qu'historien, jusqu'à sa mort. On a aussi éliminé beaucoup d'illustrations, surtout les photographies, dont la qualité apparaît aujourd'hui médiocre. Parmi les dessins et les diagrammes, on a exclu tous ceux qui se rapportaient aux passages coupés.

Jean-Marc Mandosio a été l'un des maîtres d'œuvre de ce travail complexe et minutieux, et celui à qui on doit la confection des index. En outre, Marc Desportes nous a apporté une aide précieuse dans l'établissement des coupures pratiquées dans le texte et dans les illustrations, ainsi que pour la traduction de certains passages techniques. Qu'il soit ici remercié, ainsi que Pierre Merlin, qui a bien voulu relire le manuscrit.

Françoise Choay

Chapitre premier

Dissonances et accords

Lorsque Sixte Quint[1] décida de mettre à exécution son projet grandiose de rénovation et – pour parler comme nos hommes d'affaires – de « mise en valeur des terrains » de la partie haute de Rome, il fit passer de grandes voies, aussi rigides que sa volonté, à travers les villas et les vignes de l'Esquilin, du Viminal et du Quirinal, et se trouva confronté à un grand monument, le Colisée, dont la masse imposante se dressait sur le tracé que devait emprunter la nouvelle avenue de San Giovanni. Comme il était impulsif et ne supportait pas les obstacles, sa décision fut bientôt prise : le Colisée serait amputé, et l'avenue passerait comme prévu. Le fidèle Fontana, à qui l'on devait déjà la destruction du Septizontium (qu'on appelait « la maison de Virgile »), avait été autorisé par le pape à récupérer les matériaux antiques pour édifier les constructions nouvelles ; il fut donc chargé d'exécuter cet ordre. Mais le cardinal de Santa Severina, Giulio Antonio Santorio[2], s'y opposa courageusement et sut gagner à sa cause d'autres cardinaux, si bien que le pape dut renoncer à accomplir cet acte de vandalisme, et l'amphithéâtre Flavien fut épargné.

En rapportant cette anecdote, Gnoli[3] fait remarquer qu'il a dû se trouver beaucoup de gens, à l'époque, pour

1. Pape de 1585 à 1590 *(NdT)*.

2. Voir l'*Autobiografia del card. Santorio* (Bibl. Corsiniana, ms 8) et les mentions qui figurent dans les *Avvisi urbinati* (Archives du Vatican, ms *Urb. lat.* 1053, f. 383 et 385).

3. D. Gnoli, « Nuovo accesso in Piazza S. Pietro », *Archivio storico dell'arte*, 1889, p. 138.

considérer ce valeureux défenseur du grand monument romain comme un pédant, un arriéré, un conservateur d'inutiles antiquailles. De nos jours, en revanche, même les novateurs les plus hardis trouveraient inadmissible de faire disparaître, comme le voulait Sixte Quint, une œuvre aussi grandiose au profit d'une voie nouvelle au tracé mal conçu, car d'énormes progrès ont été accomplis dans le sens du respect pour les monuments de l'Antiquité. Et peut-être, dans un proche avenir, verra-t-on l'intérêt actuel des chercheurs pour les édifices du Moyen Age et de la Renaissance se traduire, de la même façon et avec le même retard que pour les bâtiments antiques, par un semblable souci de les conserver ou, plus exactement, de conserver ceux qui auront survécu aux vicissitudes qu'ils traversent aujourd'hui.

Ce sentiment apparaît également dans une autre anecdote romaine, analogue à la précédente, bien que plus tardive, où il est aussi question de besoins éphémères et de sacrifices disproportionnés et où le problème s'est également résolu de lui-même. En 1811, un autre grand, puissant et tyrannique personnage, Napoléon Ier, avait ordonné (en vertu d'un décret portant également sur l'agrandissement de la place Saint-Pierre et de la place de la fontaine de Trevi) la démolition du Petit Palais de Venise, afin de prolonger le Corso en direction du Capitole. Mais l'énergique consul du royaume d'Italie, Giuseppe Tambroni, s'érigea en défenseur du Petit Palais, avec le soutien des artistes, et notamment du grand Canova. Une fière pétition, remplie d'arguments non seulement artistiques, mais aussi juridiques et financiers, fut envoyée à Paris pour combattre *« les projets destructeurs des employés français*[4] » et s'opposer au sacrifice inutile de cet édifice du *Quattrocento*, « précieux maillon entre le goût barbare et le goût moderne[5] ». Le succès fut total :

4. En français dans le texte *(NdT)*.

5. Voir Dengel, « Geschichte des Palazzo di S. Marco », dans *Der Palazzo di Venezia*, Vienne, 1909, p. 139.

Napoléon, sans doute grâce aux sages conseils de Tournon, retira le décret, et le « jardin de Saint-Marc » fut sauvé. Il vécut encore cent ans, jusqu'au jour où l'édification du nouveau monument consacré au roi Victor-Emmanuel imposa sa démolition.

Ces deux épisodes constituent les premières manifestations d'un débat devenu âpre et quotidien à notre époque où la ville se développe de façon rapide et tumultueuse et où la culture et le sentiment artistique se répandent de plus en plus. Ce n'est certes pas toujours la tendance du cardinal Santorio et du révolutionnaire Zambroni, combattant pour la conservation des monuments et des œuvres d'art, qui l'emporte dans ce débat. Hier comme aujourd'hui, deux conceptions s'affrontent lorsqu'il est question de rénover un centre ancien et de définir les rapports entre contexte ancien et développement nouveau : selon la première, les vestiges du passé – à l'exclusion des œuvres et des monuments les plus remarquables – sont autant d'entraves à la réorganisation urbaine ; la seconde, en revanche, les considère comme les bases intangibles.

Une telle divergence de points de vue a toutes les apparences d'une opposition irréductible entre la Vie et l'Histoire : d'un côté, les besoins positifs du développement et du mode de vie modernes ; de l'autre, le respect des souvenirs historiques et artistiques et le maintien du cadre général de la ville ancienne. C'est sur ces deux principes que le combat fait rage. Les novateurs disent : Les villes ne sont ni des musées ni des archives ; elles sont faites pour qu'on y vive de la meilleure façon possible. Nous n'avons pas le droit de compromettre leur développement et d'arrêter le progrès de la civilisation en serrant la vie nouvelle dans des ruelles étroites et sales, à cause du respect fétichiste d'un passé révolu. Nos besoins sont complètement différents de ceux de nos ancêtres, qui ne nous conviennent pas plus que nous ne saurions porter leurs vêtements, pittoresques mais inconfortables. De l'air, de la lumière, du confort, de l'hygiène,

voilà ce que nous voulons ! Des maisons confortables et ouvertes, des rues larges, pratiques, où l'on puisse circuler rapidement ! Et si leur construction est gênée par des édifices importants ou des œuvres d'art impossibles à déplacer (sauf lorsqu'il s'agit de monuments exceptionnels), la seule chose à faire est de les démolir, en en conservant tout au plus le souvenir, si l'on a le temps, par des documents graphiques. »

Les conservateurs rétorquent : « La vie ne peut avoir pour seul guide un utilitarisme matérialiste que n'accompagne aucun idéal, aucune recherche de la beauté ; cela vaut pour l'existence individuelle et plus encore pour la vie collective dans les villes, qui doit comporter une dimension d'éducation morale et esthétique et ne saurait se couper de la tradition, qui est le socle de la gloire nationale. Et la tradition est foulée aux pieds chaque fois qu'un monument est abattu ou défiguré et qu'un témoignage artistique et historique est retiré de son contexte, ou lorsque le contexte de tout un quartier, élaboré petit à petit au fil des siècles et qui souvent a plus de valeur qu'un monument isolé, voit sa physionomie violemment transformée. La raison d'être, l'importance et même souvent la prospérité de beaucoup de villes (telles que Rome, Florence, Venise, Nuremberg, Bruges, Sienne ou Vérone) résident moins dans leur valeur actuelle que dans la lumière du passé qui les éclaire encore ; ne les plongeons pas dans les ténèbres en détruisant leurs monuments et en altérant leur caractère. Si ce respect, que l'on devrait appeler un devoir de piété, oblige à parcourir une rue avec quelque inconfort, ne nous en plaignons pas, car c'est à ce prix que l'on sauve les droits de la beauté et de l'histoire. »

Comme il arrive souvent dans les questions complexes – et qu'y a-t-il, parmi les faits humains, de plus complexe que le développement d'une ville ? –, tous ces principes extrêmes, toutes ces sentences opposées sont justes et méritent le respect. Mais ce ne sont que des points de vue purement théoriques, qui n'envisagent le problème que

par un seul de ses côtés ; c'est pourquoi le débat s'enlise dans des discussions formelles et ne débouche sur rien. Dans la pratique, en revanche, la question se pose autrement, surtout depuis que de très récentes tendances urbanistiques se sont imposées et que de nombreux systèmes de services urbains se perfectionnent. Dans ce domaine comme dans tant d'autres, la culture moderne et ses techniques ont subitement modifié la façon de poser des problèmes qui paraissaient insolubles. Je ne crois donc pas faire preuve d'un optimisme exagéré en affirmant qu'une étude réalisée avec une ampleur de vue suffisante, une connaissance exacte des besoins réels de l'urbanisme et des techniques qu'il a à sa disposition, jointes à un amour sincère de l'art et de la mémoire des villes, permet presque toujours de trouver un moyen terme entre les deux partis opposés, *en définissant rationnellement le domaine dans lequel chacun d'eux peut faire valoir ses critères.* Qui plus est, on s'aperçoit souvent que la solution convenable est celle qui prend en compte les difficultés propres à un site, à mille lieues de l'application facile et vulgaire de recettes géométriques bonnes (ou plutôt mauvaises) pour tous les cas et pour tous les lieux, tant d'expressions *« du rythme commode, / comme un boulier trop grand*[6] ».

La prophétie selon laquelle *« ceci tuera cela*[7] » se révèle désormais fausse, comme dans la plupart des domaines. Il est possible de faire cohabiter harmonieusement, dans les villes historiques, les anciens et les nouveaux quartiers, en gardant à chacun son caractère propre, si on les intègre dans un système unitaire qui les englobe à la façon d'un nouvel organisme plus complexe. Pour obtenir ce résultat, il faut mettre en œuvre toute une

6. En français dans le texte. Citation de Théophile Gautier, « Art », *Émaux et Camées*, 1852 *(NdT).*

7. En français dans le texte. Citation de Victor Hugo, « Paris à vol d'oiseau », *Notre-Dame de Paris*, V, 2. Ce chapitre a été ajouté dans la 2e éd. de l'ouvrage (1832) *(NdT).*

série de mesures d'amélioration et de mise en valeur, et il faut surtout remplacer l'empirisme dominant par l'étude méthodique du système cinématique.

La tâche qui s'ouvre à nous grâce aux nouvelles techniques et aux nouvelles recherches est vaste et magnifique, mais sa gravité et son urgence la rendent effrayante. Il n'est pas vain d'affirmer que les grands problèmes de nos villes sont déjà bien réels et qu'ils demandent une réponse immédiate ; l'avenir des villes en dépend, la conservation de leur passé aussi. Le temps est donc venu de décider : ou bien nous saurons réellement faire de nos villes de grands centres capables d'absorber l'augmentation progressive de la population, en leur conférant une grandeur et une noblesse dignes des grandes traditions, tout en respectant et en valorisant l'admirable patrimoine artistique que nous ont transmis les siècles ; ou bien nous compromettrons irrémédiablement la possibilité d'un développement ample, organique et fécond, et nous perdrons ce qu'il y a de beau et de précieux dans notre héritage urbain, nous perpétuerons notre triste époque de confusion, d'urbanisme anarchique, de spéculations foncières parasitaires, de destruction progressive des monuments et de leur contexte.

Combien d'erreurs, irréparables et irréversibles, n'a-t-on pas commises depuis cinquante ans dans nos belles villes d'Italie ! La myopie, l'incompétence, la rhétorique et l'intérêt privé se sont donné la main pour imposer une politique urbaine empirique et inadéquate : on ne compte plus les rues sans issue et sans destination, les plans d'aménagement conçus sur la seule base de la géométrie (ou, plus précisément, d'une géométrie réduite à deux dimensions), les éventrations de quartiers anciens – qui n'ont apporté presque aucune amélioration de l'hygiène parce qu'elles ont donné lieu à de nouvelles concentrations encore pires que les précédentes – financièrement désastreuses, destructrices du caractère des villes anciennes et de l'intégrité de leurs monuments. Mentionnons également les conceptions embryonnaires

concernant la circulation, déjà dépassées par la réalité des besoins et des techniques avant même d'avoir été appliquées, ainsi que l'absence de toute idée de division en zones des nouveaux quartiers, de toute perspective de développement à long terme, de toute vision de la ville de l'avenir. Sans parler des lois italiennes en matière d'urbanisme, arriérées, vétustes, qui favorisent les erreurs, font obstacle au véritable développement et qui, sans résoudre aucun problème réel, en créent artificiellement de nouveaux. Voilà pourquoi nos belles cités ont perdu en partie leur caractère et leur beauté sans pour autant devenir de vraies cités modernes, adaptées au nouveau rythme de la vie et à l'ampleur des nouvelles fonctions de la ville. La banalité esthétique est allée de pair avec l'insuffisance des moyens de développement.

Il faut donc dire que c'en est assez, et qu'il faut « prendre un autre chemin[8] » que celui parcouru jusqu'ici. Les moyens techniques et mécaniques les plus modernes doivent contribuer au désengorgement des villes et cesser d'être des facteurs d'embouteillage et d'asphyxie ; alors qu'ils étaient les ennemis acharnés de la conservation, ou plutôt des principes d'une juste distribution fonctionnelle de l'habitat, ils doivent devenir ses puissants alliés. Il faut introduire du rythme, de la discipline et un sens nouveau de la beauté dans la disposition des masses et des espaces. Il faut créer et diffuser une conscience urbanistique. Et, en cette époque où « un siècle nouveau commence[9] », poser en termes adéquats ce grand problème national, c'est déjà commencer à le résoudre.

N'oublions pas que, si le même problème se présente partout avec la même gravité – car partout la ville du

8. Citation de Dante : « Il te faut prendre un autre chemin », *L'Enfer*, I, 91 ; trad. Alexandre Masseron *(NdT)*.

9. Encore une citation de Dante : « Un siècle nouveau commence ; la justice revient et avec elle le premier âge du monde ; et du ciel descend une race nouvelle », *Le Purgatoire*, XXII, 70-72 *(NdT)*.

XXe siècle doit être capable non seulement d'accueillir une population qui croît rapidement, mais aussi de mettre fin aux maux que lui a légués le XIXe siècle –, il prend en Italie une dimension particulière. Nous avons en effet une tradition artistique, un patrimoine d'histoire et de beauté monumentale que nous voulons et que nous devons conserver, car le sentiment de notre peuple doit se refléter dans une organisation et un style qui nous soient propres. L'Italie a donné, autrefois, des leçons au monde en matière d'organisation urbaine, en assimilant la conception d'une ville à une grande œuvre d'art et de civilisation ; mais elle est aujourd'hui en retard par rapport à beaucoup d'autres pays. Elle doit rattraper au plus vite le temps perdu, mettre à profit sa propre expérience et celle des autres, en y ajoutant le levain de sa pensée et de son énergie nouvelle.

Heureusement, les signes d'une renaissance sont clairs et prometteurs. En effet, les études italiennes d'urbanisme connaissent en ce moment un réveil magnifique ; il est dû à la ferveur d'un petit nombre, mais elle se transmet rapidement dans la masse vivante de la jeunesse, atteignant jusqu'aux administrations municipales, qui rivalisent dans l'ouverture de concours pour les plans régulateurs des villes. Il est intéressant de noter que la jeune école d'urbanisme, bien qu'« à peine née[10] », est à la fois conservatrice et novatrice, sentant profondément, comme un devoir et une passion, la nécessité de respecter les monuments anciens. Et surtout elle conçoit le contexte, qu'il s'agisse du tissu bâti ou des paysages, comme une réalité vivante qui donne aux villes leur ineffaçable physionomie. Cette école veut satisfaire les besoins de la vie moderne, non par des demi-mesures, mais par des solutions audacieuses et des conceptions nouvelles, tirant profit de toutes les techniques modernes, avec une ample vision de ce que sera la ville à venir. Dans cet ordre nouveau de réflexion et de recherche, son objectif prioritaire, en vue précisé-

10. Toujours Dante : « comme de petites feuilles à peine nées », *ibid.*, VIII, 28 *(NdT)*.

ment de concilier les deux principes dont la contradiction n'est qu'apparente, est d'étudier à quelles conditions les nouveaux quartiers peuvent être greffés sur le tronc ancien ; elle combat ainsi les préjugés de ceux qui croient résoudre les terrifiants problèmes des villes en traçant quelques traits à la règle dans le cœur des vieilles cités et en donnant des coups de pioche à l'aveuglette.

Nombreux et importants sont, en vérité, les obstacles qui empêchent ces tendances si prometteuses de prévaloir. Pour faire face à des tâches aussi complexes, il faut une préparation spéciale, fondée sur une culture profonde embrassant les secteurs les plus variés de la technique, de l'histoire et de l'art[11], alors que le plus grand nombre ignore encore que l'urbanisme existe et qu'il s'agit d'une science. On voit, dans les services techniques de l'État et des mairies, une incompétence presque absolue s'étaler, ainsi qu'une réticence envers les méthodes et les idées nouvelles qui est bien dans la manière habituelle de l'administration[12]. On ne saurait en blâmer les fonctionnaires, puisque l'enseignement officiel dans ce domaine n'en est qu'au stade embryonnaire[13]. Les profondes

11. Haussmann dit dans ses *Mémoires* (Paris, 1890, t. I, p. 12) que, pour s'occuper de ces questions, il faudrait être « un administrateur doublé d'un artiste, épris de toutes les grandes choses, passionné pour le beau [...] mais sachant par expérience que les choses secondaires ne sont pas à négliger ».

12. Les villes italiennes ne possèdent pas, sauf exception, de véritables services d'urbanisme, et elles sont presque toujours incapables de collecter les statistiques indispensables et de coordoner les diverses activités constituant la vie urbaine. Dans les services du génie civil, et même dans une institution aussi importante que le Conseil supérieur des travaux publics, les questions d'urbanisme sont abordées presque par accident et selon des principes arriérés, à mille lieues de la compétence dont on y fait preuve d'ordinaire pour les autres secteurs de la connaissance technique.

13. Des cours d'urbanisme figurent au programme des diverses écoles d'architecture qui naissent de nos jours en Italie ; il n'y en a pas, en revanche, dans les écoles d'ingénieurs, qui sont encore régies par des dispositions obsolètes. [Giovannoni a été à l'origine de la création de ces écoles nouvelles et de leur cursus ; cf. introduction *(NdT)*.]

réformes législatives et administratives, pourtant indispensables à la rénovation des institutions et des procédures, ne sont pas même ébauchées. L'amateurisme le plus dangereux, nourri de vieux préjugés, sévit encore parmi les hommes politiques, les administrateurs et les gens cultivés ; et il n'y a presque pas un seul podestat[14], secrétaire de mairie ou président de coopérative de construction qui ne se croie capable d'improviser un plan d'aménagement comme s'il s'agissait d'une simple routine administrative, ou qui comprenne la nécessité de maintenir la continuité d'un programme régulier en se conformant à l'ordre d'exécution prévu.

Ce dernier point revêt une importance particulière et on n'y insistera jamais assez. Les architectes et les ingénieurs peuvent bien, en effet, concevoir d'extraordinaires plans régulateurs ; ceux-ci ne serviront à rien si aucune mesure administrative et financière ne vient permettre leur application. Tel est le véritable moteur de leur réalisation, dans l'espace comme dans la durée, car l'échéancier d'exécution peut favoriser ou, au contraire, réduire à néant les orientations de base d'un plan d'aménagement. La preuve en est que lesdits plans se révèlent bien souvent de dangereuses illusions, car, appliqués de façon partielle et sporadique, leur résultat n'a plus rien à voir avec le programme de construction prévu à l'origine. Une autre preuve en est donnée par les nombreux exemples de gouvernants bien intentionnés qui ont échoué misérablement dans l'application de leurs grands projets d'urbanisme, du fait de l'inadéquation absolue des moyens et des objectifs.

Fournir les connaissances et les concepts capables de mettre fin à cette inertie mentale ou, à défaut, de faire prendre conscience des problèmes soulevés par l'urbanisme et d'éliminer les obstacles qui se dressent sur la

14. Le podestat, créé par le gouvernement fasciste en 1928 en remplacement de l'ancien conseil municipal, occupe la fonction de premier magistrat urbain, nommé par le roi, pour assurer le contrôle du pouvoir local par l'administration centrale *(NdT)*.

voie de leur résolution : tel est le but du présent ouvrage, qui porte essentiellement sur les rapports entre le bâti ancien et le nouveau dans l'agencement des villes.

Les villes anciennes et les villes nouvelles sont des organismes qui présentent des différences fondamentales qui tiennent à la diversité de leurs dimensions et de leurs besoins, de leurs modes d'organisation et de leurs moyens, et qui à leur tour reflètent les diverses périodes de la civilisation humaine.

Si le présent ouvrage était un véritable traité d'urbanisme, il faudrait que tous ces caractères soient examinés en détail. Nous nous contenterons d'en faire une étude sommaire, qui se limitera aux éléments requis par notre sujet principal. D'une part, cette étude mettra en lumière les différences évoquées plus haut, en montrant que le développement intensif de la vie moderne, avec son rythme vertigineux, est totalement incompatible avec le maintien du cadre modeste et tranquille des villes anciennes ; mais d'autre part, elle recherchera les éléments et les relations que ces dernières apportent à la ville considérée dans sa totalité.

Ces éléments et ces relations sont de divers ordres. La loi de la « permanence du plan[15] » fait que ce qui est souvent le noyau de la ville moderne correspond encore à un modèle topographique et urbain vieux de plusieurs siècles ; dès lors que l'histoire devient vivante, ses vestiges fusionnent aux constructions actuelles, provoquant des interférences qu'il est difficile de démêler et de multiples problèmes qui doivent être résolus par des compromis.

A cela s'ajoutent, de façon particulièrement spectaculaire dans les villes italiennes, les exigences de l'art. Les mépriser, c'est blasphémer contre tout ce que l'Italie a de plus noble. Nos villes et nos villages sont presque tous,

15. Première mention de la loi de persistance du plan, véritable leitmotiv de la méthode giovannonienne. La formule est empruntée à Ravedan (*Qu'est-ce que l'urbanisme ?*, IIIe partie, Paris, 1926), auquel Giovannoni, qui cite toujours ses sources, renvoie le lecteur dans une note en bas de page du chapitre II (voir *infra*, p. 48) *(NdT)*.

par leurs monuments mais aussi par leur conception d'ensemble, d'admirables joyaux, sur lesquels on ne peut porter la main qu'avec un grand respect et un sens aigu des responsabilités, en se limitant aux seuls changements qui pourront leur insuffler une vie nouvelle.

Son Excellence Benito Mussolini a exprimé une idée vraiment profonde en disant que l'histoire de Rome n'est pas écrite dans les textes, qui sont incomplets, partisans et myopes, mais dans les vestiges monumentaux, d'où s'élève une voix forte et sûre qui est une mémoire et un avertissement. Il n'a pas seulement affirmé ainsi une valeur morale mais établi un solide principe d'urbanisme fondé sur la connaissance.

Un dernier élément lie, par des relations multiples, l'ancien et le nouveau. Dans la formation, le développement, la structure et l'aspect des agglomérations urbaines existantes, on ne trouve pas seulement les leçons générales de l'expérience historique, mais on peut y découvrir des applications utiles. Tel est en particulier le cas pour les parties des villes modernes où, lorsqu'on a dissocié le mouvement de la grande circulation d'avec l'intérieur de certains quartiers, centraux ou extérieurs, la vie de ces quartiers peut se développer dans une tranquillité relative, et les places et les voies peuvent assumer un autre aspect que celui des organes d'une grande machine. Dans certains cas bien précis, les villes anciennes (Sitte, Buls et Brinckmann l'ont démontré) peuvent nous fournir de précieux exemples d'organisation et de style urbain, et s'inscrire en faux contre la platitude et la banalité du géométrisme qui a tant sévi dans les villes modernes, tout particulièrement à la fin du siècle dernier.

C'est avec ces idées et ces intentions que nous examinerons dans les pages qui suivent les caractéristiques des villes anciennes et des villes modernes, en les considérant d'abord, pour la clarté de l'exposé, comme des réalités indépendantes, avant de les envisager, dans les chapitres suivants, sous l'angle des relations multiples qui les unissent.

Chapitre II

Caractéristiques des villes anciennes

On pourrait affirmer, en vérité, qu'aucune ville n'est entièrement ancienne ni entièrement nouvelle. Les villes anciennes ont toujours subi au cours des siècles des rénovations substantielles, et les villes nouvelles naissent presque toujours à partir d'un noyau préexistant, dans le prolongement d'une vie urbaine entamée longtemps auparavant. Très rares sont les exceptions. Parmi les villes qui ont intégralement conservé l'ancien type urbain – compte tenu de l'inévitable transformation d'éléments particuliers –, il faut citer avant tout, pour l'Italie, Venise, très singulière par son site et ses traditions, San Gimignano et Pienza ; hors d'Italie, Rothenburg et Buttstedt. Les exemples les plus significatifs de villes récentes entièrement nouvelles sont Washington, Casablanca, La Plata et Zeebrugge, fondées au siècle dernier, et, de nos jours, les cités-jardins anglaises telles que Portsmouth et Lechtworth, ainsi que Canberra (future capitale de l'Australie), Tel-Aviv, en Palestine, et les villes italiennes qui ont été entièrement reconstruites après un tremblement de terre, comme Messine, Reggio ou Avezzano.

Le cas le plus ordinaire est celui de la greffe [1]. Une cité a surgi autrefois, pour une ou plusieurs des multiples raisons qui président à la fondation des villes : centre

1. Première occurrence d'une des métaphores botaniques caractéristiques de l'approche de Giovannoni ; voir un peu plus loin la comparaison des quartiers avec les arbres d'une forêt *(NdT)*.

commercial élevé au croisement de plusieurs routes, sur un site approprié à la tenue des foires ; centre militaire issu de la pérennisation d'un campement ou d'un ensemble de maisons rassemblées autour d'un château fortifié ; centre politique ou religieux. Elle s'est ensuite développée, souvent par extension ou modification de cette fonction primitive, dont elle a hérité sa situation générale, son nom et la configuration de certains de ses quartiers. Parfois ce développement a été rapide, puis il s'est interrompu avec la disparition ou le dépérissement des facteurs qui ont déterminé sa croissance : à une brève période de splendeur a succédé la stagnation ; parfois le développement a été lent et continu, avec de temps à autre une reprise significative.

Nous ne pouvons nous attarder ici à énumérer des exemples du processus de constitution des villes, ni à en analyser les causes, tantôt simples, tantôt complexes. Sur ce sujet, qui est d'un grand intérêt historique et sociologique mais n'a qu'une relation indirecte avec la forme géométrique du schéma urbain, il existe toute une littérature, encore incomplète ; il serait souhaitable que cette lacune soit comblée en ce qui concerne les villes italiennes[2]. [...]

2. Sur l'histoire de la naissance des villes, voir : « Théorie des villes : comment les villes se sont formées », *Revue générale de l'architecture*, 1854 ; Ratzel, « Die geographische Lage der grossen Städte », in *Die Großstadt*, Dresde, 1903 ; Hassert, *Die Städte geographisch betrachtet*, Leipzig, 1907 ; Hirschfeld, *Zur Typologie griechischer Ansiedlungen im Alterthum*, Berlin, 1884 ; C. Merkel, *Die Ingenieur-Technik im Alterthum*, Berlin, 1899 ; A. von Gerkan, *Griechische Städteanlage...*, Berlin-Leipzig, 1924 ; Pauly-Wissowa, *Real-Encyclopädie...*, vol. VIII, 2 ; Funck-Brentano, *La Formation des villes dans l'Europe occidentale*, 1901 ; J. Flach, *Les Origines de l'ancienne France*, Paris, 1886-1904 ; J. Kretzschmar, « Der Stadtplan als Geschichtequelle », *Deutsche Geschichte Blätter*, 1908 ; C. Jullian, « Rôle des monuments dans la formation topographique des villes », *Revue des cours...*, 1914 ; R. Maunier, *L'Origine et la Fonction économique des villes*, Paris, 1910 ; G. von Below, *Das altere deutsche Stadtwesen und Bürgertum*, 1898 ; Fritz, *Deutsche Stadtanlagen*, Leipzig, 1894 ; F. J. Haverfield, *Ancient townplanning*, Oxford, 1913.

Les théories n'ont qu'un intérêt et une valeur très limités si on les confronte à la réalité ; plus précisément, elles ne valent qu'en tant qu'elles nous permettent d'identifier certaines des caractéristiques et des besoins qui ont déterminé les plans de villes de diverses époques. Toutefois, seule la connaissance directe pourra nous fournir une représentation certaine de ce qu'ont réellement été les conditions pratiques, sociales et esthétiques des villes du passé, en ce qui concerne les monuments aussi bien que leur contexte.

Une telle connaissance peut être obtenue, dans de rares cas – comme ceux de Pompéi ou des cités abandonnées d'Afrique du Nord, d'Asie Mineure ou de Syrie –, par le relevé des ruines d'un ensemble de constructions qui s'est interrompu à un certain moment et n'a eu à subir ensuite que les injures du temps et des agents naturels. Dans les villes qui n'ont pas cessé de vivre, les fouilles effectuées dans le sous-sol nous livrent des indications

---

Sur l'histoire urbaine en général, voir A. E. Brinckmann, *Platz und Monument*, Berlin, 1908 ; C. Gurlitt, *Handbuch des Städtebaues*, Berlin, 1920 ; P. Waterhouse, R. Unwin, *Old town and new needs*, Manchester, 1912 ; K. Höpfner, *Ueber die Grundbegriffe des Städtebaues*, Berlin, 1920 ; P. Lavedan, *Histoire de l'urbanisme*, Paris, 1926 ; M. Poète, *Introduction à l'urbanisme*, Paris, 1929. Voir aussi les traités de Stübben, *Der Städtebau : Handbuch der Architektur*, IV, Th. 9, H.B. ; R. Unwin, *Townplanning in practice*, Londres, 1909 ; Sitte, *L'Art de bâtir les villes*, 4e éd., Genève, 1902 ; A. von Hofmann, « Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft », *Deutsche Bauzeitung*, 1921 ; Rey, Pidoux, Barde, *La Science des plans de villes*, Lausanne-Paris, s.d., etc. Voir enfin les nombreux articles parus dans les revues telles que *Der Städtebau*, *Townplanning*, *Architettura ed arti decorative*, ou dans les actes des congrès internationaux consacrés aux plans d'aménagement.

Malgré cet imposant corpus, il y a encore beaucoup à étudier dans ce domaine. L'histoire nous renseigne beaucoup moins sur les questions sociales et démographiques concernant la vie du peuple que sur les grands événements et les personnages les plus célèbres ; de même, les recherches sur la vie des cités sont beaucoup moins avancées que celles qui portent sur les principaux monuments et certains éléments topographiques particuliers.

sur les restes des anciens édifices. Mais le plus souvent, c'est la trame actuelle des quartiers urbains qui nous fait savoir ce qu'a été la ville du passé car, bien que les bâtiments aient été remplacés plus d'une fois et que leur architecture ne soit plus la même, la planimétrie des quartiers anciens n'a pas subi de grandes transformations.

Dans les villes anciennes, la loi de la « persistance du plan[3] » se voit en effet très fréquemment, sinon toujours, confirmée. Ce fait est pour nous d'un grand intérêt, non seulement parce que nos connaissances historiques et archéologiques s'en trouvent augmentées, mais plus encore parce qu'il nous permet de nous faire une idée du type des parties de la ville pour lesquelles l'histoire demeure une réalité urbaine.

On peut comparer les édifices des quartiers anciens aux arbres d'un bois. Tantôt ils germent de façon libre et spontanée, tantôt on les plante soit en lignes, soit en les dispersant dans de vastes espaces, soit encore en les serrant pour obtenir ombre et verdure. Qu'ils meurent de vieillesse ou sous les coups de la hache, les nouvelles pousses naîtront des mêmes souches, selon la même configuration que leurs ancêtres. Il en va de même des maisons : on les rénove, on les transforme, on les reconstruit, mais leur disposition s'écarte rarement du plan urbain primitif, dont la trame se maintient au cours des développements successifs et nous révèle son style originel, qu'il soit né spontanément ou suivant un plan délibéré. [...] Lavedan[4] a récemment développé ces concepts et a formulé la loi de la persistance du plan en examinant un grand nombre de cas de figure illustrés par des exemples. [...]

Parmi les grands centres, il n'est sans doute pas d'exemple plus typique et grandiose [de la loi de la per-

3. Voir G. Giovannoni, « La teoria del diradamento edilizio », *Nuova Antologia*, juillet 1913. [Des extraits de cet article figurent en annexe du présent volume *(NdT)*.]

4. P. Lavedan, *Qu'est-ce que l'urbanisme ?*, IIIe partie, Paris, 1926.

manence du plan] que celui des villes italiennes comme Naples, Bologne, Venise, Florence, Sienne et Pérouse.

A Naples[5], le noyau ancien – dont l'artère principale est la Via dei Tribunali et qui contient de très intéressants monuments civils et religieux d'époques gothique et baroque – suit encore avec précision le tracé de la cité gréco-romaine, avec son plan strictement orthogonal. La ville médiévale des Anjou et des Aragon, aux ruelles tortueuses, s'est ensuite étendue à l'est et au sud, vers la mer ; puis, à partir du XVIe siècle, les souverains espagnols ont consacré leurs efforts au développement de l'agglomération vers l'ouest, autour des rues, plus larges et régulières, que sont la Via di Toledo et la Via di Chiaia. Le plan de la ville nous révèle dès le premier coup d'œil toutes les phases de cette histoire urbaine.

A Bologne[6], la survivance du plan se manifeste plus dans les grands tracés viaires du plan que dans le détail du tissu urbain. Au centre, on reconnaît facilement le *cardo* et le *decumanus* de la cité romaine. La ville médiévale s'est développée dans le même espace que la ville antique, avec ses murs d'enceinte dont les portes principales se trouvaient sur l'actuelle Piazza di Porta Ravegnana et à San Francesco. De là partaient, en éventail, les routes menant vers la campagne ; ces voies ont conservé leur disposition, bien qu'elles aient perdu leur raison d'être après la destruction des murs : ce sont, d'un côté, les rues Zamboni, San Vitale, Mazzini, Santo Stefano, Castiglioni (bizarre mélange de noms anciens et nouveaux), et, de l'autre côté, les rues Delle Lame, San Felice et Del Pratello.

Le caractère encore médiéval de Venise, Pérouse et Sienne est si évident qu'il se passe de commentaire. Le cas de Florence est plus complexe, dont le centre a subi

5. Voir Petra, « Le origini di Napoli », *Memorie della Reale Accademia di architettura, lettere e belle arti*, Naples, 1903 ; F. di Simone, *Piano regolatore di Napoli*, Milan, 1922.

6. Voir C. Ricci et G. Zucchini, *Guida di Bologna*, Bologne, 1930, 6e éd.

des altérations récentes ; on peut encore voir néanmoins, dans plusieurs parties de ses divers quartiers, les traces de l'intéressante politique urbaine dont la ville a bénéficié durant ses longs siècles de richesse et de splendeur.

Vicence et Ascoli sont – même sur le plan architectural – de purs échantillons de villes du XVIe siècle ; Turin et Catane sont du XVIIIe siècle. Lecce nous montre un plan médiéval qui a refleuri au XVIIIe siècle.

Telles sont donc les sources, directes ou indirectes, de l'étude des villes historiques. Nous allons résumer les caractères qui s'en dégagent dans les paragraphes suivants, en nous limitant aux villes occidentales depuis la période hellénique (à l'exclusion des centres les plus anciens).

Dans l'Antiquité classique, depuis les cités archaïques comme Sélinonte ou Le Pirée jusqu'aux villes typiquement romaines (Aoste, Turin, Timgad, Palmyre, Djemila, Trèves, Silchester, Caervaent...), en passant par les villes hellénistiques, Alexandrie, Priène, Milet et les villes gréco-romaines du sud de l'Italie comme Pompéi et Naples, le plan habituel est, comme nous l'avons déjà indiqué, un tracé en damier, caractéristique d'une configuration artificielle qui privilégie trois critères : orientation invariable des édifices, répartition régulière en quartiers et en parcelles, développement uniforme, presque sans limites, de la ville. En reprenant cette structure, les Romains lui ont ajouté la notion rituelle de « limitation » propre aux villes italiques, qui plonge ses racines dans un passé encore plus ancien et dont, par exemple, la petite ville de Fondi [fig. 1] porte encore aujourd'hui les traces ; on doit également aux Romains l'origine militaire de la « castramétation » de nombreuses

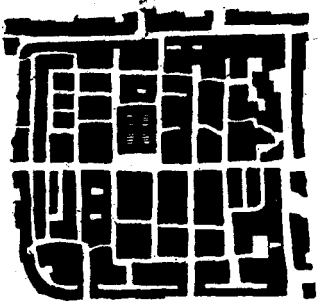


Fig. 1 : plan de Fondi.

villes, qui n'étaient au départ que des camps, devenus ensuite des centres civils[7]. Parfois les murs ont continué à servir de limite défensive, administrative et douanière de la ville ; parfois ils ont été franchis, tout particulièrement dans les villes italiennes pendant la longue période qui s'étend de la deuxième moitié du Ier siècle av. J.-C. à la première moitié du IIIe siècle ap. J.-C., car ces villes n'avaient alors à craindre ni les assauts des guerres extérieures, ni ceux des guerres civiles. [...]

Le plan en damier était tantôt strictement géométrique, comme à Priène, Trèves, Naples et Timgad [fig. 2], tantôt adapté aux conditions naturelles ou artificielles, comme à Sélinonte, Pompéi et Palmyre, où une merveilleuse colonnade s'étendait sur plus de 2 kilomètres, constituant une des plus imposantes et des plus somptueuses réalisations architecturales de l'Antiquité.

Deux voies principales, perpendiculaires, traversaient la ville de part en part, formant l'armature de son tracé ; elles correspondaient le plus souvent aux points cardinaux : l'une allait du nord au sud, l'autre d'est en ouest. C'étaient, dans les villes romaines, le *cardo* et le *decumanus*, qui débouchaient, aux portes de l'enceinte urbaine, sur le grand réseau routier parcourant toutes les régions de l'Empire et les rattachaient toutes à Rome, où le *milliarium aureum*, borne située sur le Forum, servait à mesurer toutes les distances.

La ville avait un centre civil, appelé *agora* par les Grecs et *forum* par les Romains. Il était souvent – mais pas toujours – situé au carrefour des deux voies principales. C'était une place rectangulaire, entourée de portiques et sur laquelle donnaient les édifices les plus importants de la ville : la *stoa* ou la basilique, le marché couvert, l'un ou l'autre des temples principaux, et des

7. Chierici, De Sanctis, Pigorini et Helbig voient dans cette « castramétation » romaine et dans la « limitation » italique qui l'a précédée un héritage du tracé des terramares ; ils excluent toute origine gréco-orientale.

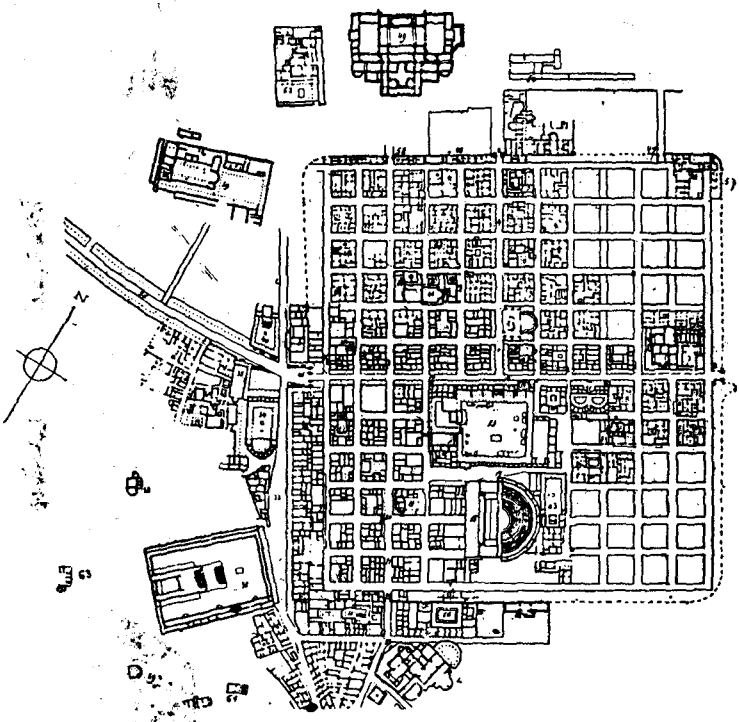


Fig. 2 : plan de Timgad.

bâtiments administratifs tels que la curie. Cette place servait à la fois de place de marché et de lieu de réunion ; la vie d'une grande partie de la population s'y déroulait, à l'air libre, surtout dans les pays méridionaux[8].

8. Sitte fait remarquer à juste titre que Vitruve, au livre V du *De architectura*, n'étudie pas les places dans le chapitre qui traite des édifices publics et des rues, mais dans le chapitre consacré aux basiliques, où il parle également de tous les lieux de réunion à ciel ouvert, qu'il considère comme des ouvrages architecturaux. Ce rapprochement est tout à fait significatif.

D'autres monuments utilitaires ou cultuels étaient disséminés un peu partout dans les quartiers urbains, particulièrement dans les villes romaines qui regorgeaient de théâtres et d'amphithéâtres, de thermes, de monuments commémoratifs et de temples, qui formaient quelquefois des ensembles extraordinairement denses. Autant le tissu du centre monumental était ample et noble, avec ses édifices disposés dans un vaste espace, autant les conditions d'accès et de visibilité de ces monuments isolés dans les quartiers, encerclés par les maisons, étaient restreintes, même lorsqu'ils étaient d'une très grande qualité architecturale, comme le Panthéon ou la colonne Trajane. Au mieux, ils étaient parfois séparés des habitations par une étroite clôture délimitant un parvis.

Dans la ville même de Rome, qui représente dans l'Antiquité un fait urbanistique en soi, nous constatons une très nette division des zones bâties, en fonction des types de tissu et des classes sociales. Mais nous ne savons pas s'il en allait de même ailleurs, ni si les rues et les quartiers étaient véritablement réservés au logement et au commerce de catégories particulières de la population, comme le laisseraient penser les noms de certaines rues de Rome qui se rapportent à certaines professions (Clivus Argentarius, Vicus Frumentarius, Vicus Lorarius, Vicus Sandalarius...) ou aux habitants issus de telle ou telle région d'Italie (Vicus Tuscus).

Il est certain que, dans les villes romaines, l'organisation de la vie civique tout entière faisait l'objet d'une attention extraordinaire, tant en ce qui concerne les voies de circulation que les services publics, à commencer par l'adduction d'eau potable et les égouts. L'administration et la police étaient confiées à des magistrats spécialisés, les *ædiles*, les *vicomagistri* dépendants du *præfectus urbis*, le *curator aquarum*... La gestion du cadastre était parfaite, et si le droit romain, respectueux de la propriété privée, interdisait l'expro-

priation forcée[9] pour raisons d'utilité publique – au point que Jules César lui-même, pour construire son forum à Rome, dut négocier avec des propriétaires « intraitables » –, il laissait les administrations municipales libres d'imposer certaines limitations à l'envahissement anarchique de l'espace urbain et de discipliner l'activité des constructeurs.

Le système urbain caractéristique des villes médiévales de l'Occident européen s'oppose sur bien des points à celui des villes antiques. En vérité, lorsque nous parlons des villes, de l'art ou de la civilisation du Moyen Age, nous nous référons plus précisément à la période la plus proche de nous, qui s'étend du XIe au XVe siècle ; période pleine de vie et relativement prospère, qui a bien peu à voir avec l'époque précédente, troublée, barbare et féodale, qui a seulement imprimé sa marque, permanente car concrète, sur l'art de bâtir.

Cette rupture de la tradition urbanistique antique est surtout perceptible lorsque la loi de la permanence du plan a été empêchée, pour diverses raisons, de produire ses effets. L'une de ces raisons réside dans le fait que, au moins au début de la période, le processus naturel l'a emporté sur l'artificiel pour le groupement des chaumières et des maisons aux carrefours de communication et dans les centres marchands, autour d'un château ou d'une église. La plupart du temps, la cité nouvelle a commencé par être un village, comme l'atteste de façon caractéristique l'allure de ses rues au tracé tortueux, qui rappelle le cheminement des sentiers ruraux primitifs et correspond, comme c'est encore le cas dans les villages des Alpes, aux limites des terrains et des jardins potagers.

Les raisons qui ont présidé au choix du site revêtent également une importance déterminante, étant liées aux circonstances politiques et à la nécessité de se défendre

9. L'expropriation est devenue la base de la loi italienne après l'indépendance de l'Italie. Giovannoni n'a cessé de dénoncer son insuffisance *(NdT)*.

contre les attaques. Les villes romaines s'élevaient presque toujours dans les plaines, près des fleuves, sur les grandes voies de communication, afin de disposer d'eau potable en abondance et de pouvoir se développer librement. Le bourg médiéval se dresse souvent sur un mont ou une colline ; qu'il reste un village ou qu'il devienne une ville, il doit s'adapter aux pentes escarpées auxquelles il s'accroche, ainsi qu'à l'enceinte étroite des murailles qui l'enferment hermétiquement et dont la seule règle est de s'adapter au terrain pour assurer une défense optimale. [...]

Une fois les grandes voies de communication antiques fermées et les grands comme les petits États réduits à leur seul nom, le gouvernement de la ville devient essentiellement local : entre les mains du seigneur féodal ou de l'évêque, puis de la commune libre, cet ordre nouveau voit prédominer l'individualisme. Le plan urbain et le développement architectural – comme le signalaient déjà Taine et Viollet-le-Duc – répondent admirablement à cette situation nouvelle. Finis les plans préétablis et les îlots tous égaux, caractéristiques des grands régimes centralisés, nécessairement bureaucratiques et hostiles aux particularités individuelles ; on trouve désormais des schémas extrêmement variables d'une ville à l'autre, avec une grande diversité dans la disposition des maisons et des rues, reflétant l'union et la dissension des familles et des castes, le désir de domination et le besoin de se défendre contre les ennemis extérieurs et contre les factions internes. En conséquence, les groupes de maisons ressemblent un peu à des châteaux forts et les rues sont conçues pour être facilement barricadées.

Il ne manque pas, dans les villes médiévales, de magistratures pour assurer l'ordre et la police urbaine : nous savons qu'il existait des institutions comme les *magistri viarum* et les *ufficiali dell'ornato* à Rome, à Sienne ou à Florence ; mais les vicissitudes complexes de la vie de la cité empêchaient leur autorité de s'exercer durablement, et celle-ci ne pouvait s'opposer avec efficacité à l'indi-

vidualisme dont les manifestations tendaient souvent à envahir l'espace public sans tenir aucun compte des alignements, comme il arrive encore aujourd'hui dans les campagnes. Les programmes de construction ne pouvaient donc pas présenter de véritable unité organique.

Tel est l'ensemble de causes positives qui a donné leur forme aux villes médiévales. L'art, comme toujours quand il s'agit d'architecture, n'a fait qu'exprimer cette forme en accentuant et en agrémentant ses caractères ; il a fait de l'irrégularité un style, de même qu'autrefois Hippodamos de Milet avait élevé la régularité du plan à la hauteur d'un style.

Le type de ville qui en est ordinairement résulté a pour caractéristique principale le tracé tortueux et irrégulier des rues, qui se croisent et se séparent à la manière des veines du corps humain ou des nervures des feuilles ; l'enceinte des murs qui enserre étroitement la partie bâtie et lui donne sa forme est presque toujours curviligne, tendant vers le cercle ou l'ovale ; la forme de ce périmètre, associée à l'existence d'un centre – qu'il soit militaire, comme le château, ou civil, comme la place, avec la cathédrale, le palais du podestat et le palais de justice –, donne au plan de la ville une allure plus ou moins radio-concentrique.

Malgré son apparent désordre et le caractère singulier qui procurent à chaque coin de rue son aspect à nul autre pareil, la ville médiévale n'en possède pas moins sa logique rigoureuse en ce qui concerne la circulation et l'hygiène. L'embranchement des rues et la disposition des petites places dans le tissu urbain suivent, dans leur tracé, des règles très rationnelles, d'autant plus adaptées au flux de la circulation qu'elles sont libres de toute structure géométrique préconçue. [...]

Parallèlement au type « romantique » de la ville médiévale, sur laquelle tant de lettrés et de spécialistes de l'histoire des plans de villes ont exercé leur imagination, il existe un type urbain médiéval très important, au tracé relativement régulier et ample, qui se rapproche des

plans de l'Antiquité, en dépit de ses déformations et de ses discontinuités. Ce type s'est surtout développé lorsque la ville est restée dans une zone de plaine et que l'habitat a pu alors s'étendre au lieu de se contracter. Beaucoup d'exemples de ce type classique ont été signalés dans la France méridionale, comme à Montpazier, Aigues-Mortes ou Sainte-Foy-la-Grande [fig. 3] ; mais peu d'historiens de l'urbanisme ont remarqué – sans doute parce qu'il n'y avait guère d'Italiens parmi eux – qu'il en existe des exemples bien plus importants et plus grandioses en Italie[10] : Vérone, Lucques [fig. 4], Pise, Pistoia, etc. On peut affirmer que, dans les régions où la

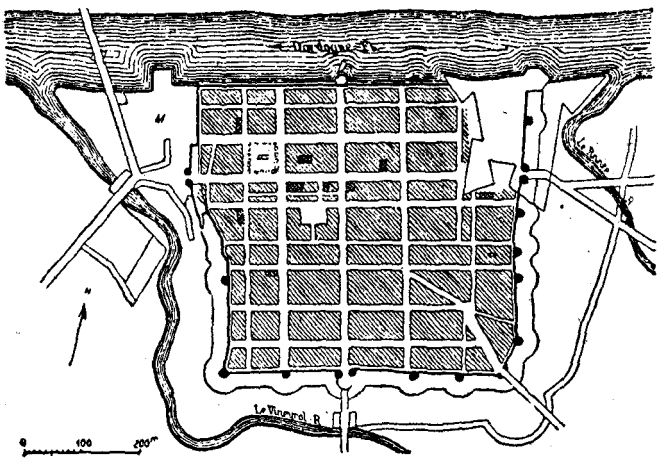


Fig. 3 : Sainte-Foy-la-Grande (d'après Stübben).

10. Lacune et paradoxe signalés avec justesse par Giovannoni. Les bastides françaises, anglaises et d'Europe centrale ont continué à attirer davantage l'attention des historiens. On signalera toutefois : David Friedman, *Florentine newtowns : urban design in the late Middle Ages*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1988 *(NdT)*.

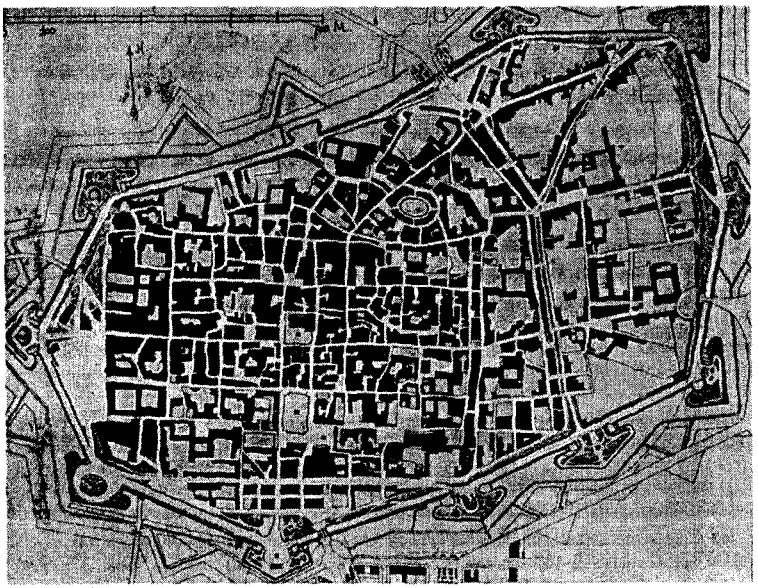


Fig. 4 : plan de Lucques.

latinité s'enracine le plus profondément, le style urbain a poursuivi, en dépit des influences nordiques ultérieures, la voie inaugurée par l'Antiquité classique, avec la même constance que la tradition architecturale.

Mais le chef-d'œuvre de la ville médiévale était la place, dont une claire logique marque le tracé correspondant à sa fonction réelle. C'est ici que l'art applique avec le plus de noblesse et d'ampleur le sentiment pittoresque qui imprègne la ville dans son ensemble, donnant naissance à des réalisations monumentales qui n'avaient été régies jusqu'alors que par les critères classiques de la *symétrie* et de l'*eurythmie*. C'est le mérite de Sitte d'avoir mis en évidence les traits caractéristiques de la place médiévale dans les pages admirables

d'un livre qui demeure l'un des fondements des études d'urbanisme[11]. [...]

Les places médiévales nous apportent d'abord la connaissance de tout un répertoire de dispositions pratiques, telles que : la conception de la place comme une salle séparée, dégagée en grande partie des voies de circulation ; la largeur variable des voies, dont aucune norme ne fixe une fois pour toutes les dimensions ; le débouché des rues sur la place, en forme d'entonnoir ou présentant des élargissements latéraux propres à faciliter les rencontres ; des effets architecturaux fondés sur le contraste des masses, sur les espaces étroits et clos, sur l'harmonie pittoresque des formes irrégulières. Ces caractères, aux antipodes de la banalité académique qui prévaut trop souvent dans le traitement des villes modernes, sont dignes d'être étudiés afin de leur trouver de nouvelles applications. Ensuite, outre ces enseignements utiles pour la vie urbaine moderne, il s'en présente d'autres qui concernent le respect bien compris de la ville ancienne.

Les mêmes caractères qui lient étroitement les grands monuments au petit tissu des édifices mineurs unissent l'architecture et la structure urbaine en une seule entité, organisée par une idée logique et cohérente. Ils constituent un élément extrinsèque essentiel pour l'appréciation des monuments et sont l'expression d'une conception unitaire du monument et de son contexte ou, si l'on préfère, d'une architecture collective proprement urbaine. Il est plus grave d'altérer cet ensemble que d'endommager un monument[12]. Croire que l'on valorise une église ou un

11. C. Sitte, *L'Art de bâtir les villes*, *op. cit.* Voir aussi l'édition originale du même ouvrage : *Die Städtebau nach seiner künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, 1889. [Cette référence à l'édition allemande s'explique sans doute par le fait que, lisant l'allemand, Giovannoni a été sensible aux distorsions apportées par la traduction française de Camille Martin (Genève, 1902), dans laquelle la plupart des praticiens européens et américains non germanophones ont lu le *Städtebau*. Tout ce qui suit est directement issu de Sitte *(NdT)*.]

12. Voir sur ce sujet les excellentes remarques de Sitte et Unwin dans leurs ouvrages déjà cités dans la note 2 du présent chapitre.

palais médiéval en l'isolant au milieu d'un vaste espace, parmi des édifices modernes, c'est ne pas comprendre l'importance fondamentale du contexte dans lequel et pour lequel ce monument a été conçu, et sans lequel il ne peut produire son effet mais se trouve, en toute inconscience, transformé en une triste ruine. Introduire dans une place ancienne une large artère rectiligne moderne et y faire ainsi pénétrer, de force, une circulation intense, c'est mutiler une œuvre d'art, abâtardir et falsifier un témoignage de vie urbaine ; c'est encore pire qu'ôter à un temple grec son tympan et sa toiture pour les remplacer par un toit en terrasse, ou d'adosser un garage à la paroi d'une église monumentale.

De nombreux actes de vandalisme du même genre ont été perpétrés, hier comme aujourd'hui ; et encore il semble que le respect de l'ancien impose seulement de sauver les monuments les plus connus et que les ouvrages mineurs n'ont aucune importance. Le sentiment de la solidarité des constructions, l'admiration pour leur beauté harmonieuse, la compréhension des conditions indispensables pour une bonne appréciation des œuvres architecturales majeures ne se rencontrent encore que rarement chez les personnes dites cultivées, tant celles-ci sont dominées par un préjugé vulgaire dont elles ne se défont que lentement.

Laissons là pour l'instant cette question, dont nous reparlerons plus loin, et revenons à l'organisation médiévale des tracés viaires, des places, et de la « troisième dimension » que leur donnent les édifices qui s'y dressent. Dans les pays du Nord, et tout particulièrement en France septentrionale et en Allemagne, les traits que nous avons mentionnés sont souvent extraordinairement accentués. La cathédrale gothique, avec son développement vertical, son élan vers le ciel, jaillissant d'un lacis de maisons minuscules et de rues étroites – si bien qu'on ne peut la voir que de bas en haut – représente l'expression architecturale la plus typique de cette exagération. Il en va tout autrement en Italie, où le bon sens éloigné

de tout extrémisme a toujours prévalu. Là, l'église gothique a abandonné l'esprit même du style nordique, remplacé par un sentiment tout méridional de l'ampleur de l'espace et du développement longitudinal des lignes ; et ainsi l'organisation urbaine y est restée plus équilibrée dans ses rapports, plus soucieuse de régularité et d'harmonie. C'est ce que l'on constate dans nombre de grandes villes italiennes déjà mentionnées, ainsi que dans certaines parties de centres mineurs comme les places de Crémone, Assise, Terracina, Piperno ou Amalfi. Dans ces formations urbaines, on voit se préparer avec la renaissance artistique celle de l'aménagement urbain.

Ces deux renaissances s'affirment au XVe siècle ; toutefois, la transition a duré plus longtemps en matière d'organisation de l'espace urbain que dans le domaine de l'architecture. Les villes nouvelles et les nouveaux quartiers du *Quattrocento* portent l'empreinte de tracés réguliers, sans pour autant renoncer aux agencements variés et pittoresques des siècles précédents. Sur les places, autour des monuments, apparaît un sens nouveau des proportions qui ne se réduit jamais à la symétrie et à l'uniformité. On pourrait presque dire que le développement urbain, pendant une grande partie de la Renaissance, comporte un principe de cristallisation qui ne supprime toutefois pas le libre groupement.

A cette époque où l'art l'emporte sur toutes les autres considérations et où le souvenir de l'Antiquité retrouve une nouvelle vie, les rapports harmoniques tendent à prédominer, tant en architecture que dans la configuration des espaces urbains. Ces deux dimensions s'associent souvent dans certains monuments urbains pensés architecturalement, c'est-à-dire dans une conception unitaire de l'œuvre principale et de l'espace qui l'entoure et a été réalisé tout exprès pour l'accueillir. La ligne droite refait son apparition dans les rues, sur des segments assez longs ; le champ de vision s'ouvre, soit en ménageant des perspectives sur la campagne à partir des places et des rues, agencées en belvédères, soit en faisant en sorte que

les rues aient pour point de fuite les éléments saillants d'une place.

L'espace étroitement compartimenté des villes médiévales tend à s'élargir, comme pour refléter un mode de vie plus ouvert et plus civilisé, une prospérité et une libre expansion qui paraissent complètement indépendants des sombres et banales vicissitudes politiques de l'époque. Les constructions franchissent les murs, formant des faubourgs riants qui s'étirent le long des voies extra-urbaines (comme par exemple à Sienne et à Pérouse) ; dans ces zones extérieures, les villas se multiplient, des sanctuaires isolés se dressent (comme à Todi, Cortone, Montepulciano ou Macerata), tandis que, dans le noyau historique, les expropriations se multiplient, afin de redessiner les rues et d'ouvrir des places.

Ces modifications interviennent peu à peu. Pendant ce temps les petits villages, avec le retard caractéristique de la vie sociale dans les centres secondaires, ont perpétué, avec bien peu de changements, les configurations médiévales, qui ont parfois prolongé leur tranquille existence jusqu'à nos jours. Combien de beaux villages du Val di Nievole[13] ou des Abruzzes, d'Ombrie ou des régions alpines sont encore intacts, pittoresquement ramassés autour de leur église, avec leur plan irrégulier qui s'enroule et se déroule en tracés sinueux agrémentés de petits dégagements, s'adaptant au terrain souvent escarpé et s'ouvrant de manière imprévue sur la campagne environnante ! Vus de loin, ces villages – si l'on oublie tel ou tel bâtiment moderne jaunâtre et son toit couvert de tuiles de Marseille – ont la couleur même des matériaux locaux ; ils apparaissent ainsi comme des objets naturels qui ont poussé parmi les rochers et les bois. Et pourtant, ce sont souvent des établissements relativement récents où le sentiment de la tradition, dans le peuple et chez les constructeurs, a maintenu vivant le caractère de l'époque qui avait, pour ainsi dire, pris la nature pour modèle : l'époque médiévale.

13. Vallée située en Toscane *(NdT)*.

Le plus bel exemple de l'aménagement urbain du *Quattrocento*, de sa conception nouvelle des proportions et d'une semi-régularité, est offert par la ville de Pienza[14], en Toscane. Née à l'initiative de Pie II[15], qui voulait ainsi rénover son village natal (Corsignano), cette belle cité s'étend sur une colline dont le versant sud s'arrête brusquement, formant un glacis escarpé qui donne sur la vallée de l'Orcia. L'ensemble du tracé des rues représente comme un damier déformé ; mais sur ce schéma quasi régulier, le calage des embranchements, l'irrégularité des rues secondaires, la clôture des places principales, les déviations de la circulation en certains points de convergence nous ramènent à cet organisme vivant qu'est le tissu urbain médiéval et nous offrent, dans la manière d'associer les maisons modestes, des chefs-d'œuvre d'architecture mineure, des tableaux d'une singulière beauté. [...]

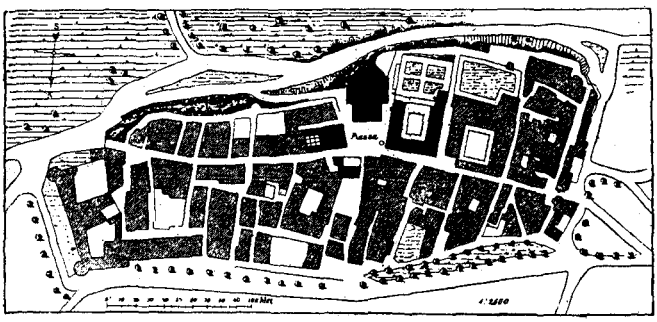


Fig. 5 : plan de la ville de Pienza.

14. Voir les relevés de Mayreder dans l'*Allgemeine Bauzeitung*, 1882, d'où sont tirées les figures 5 et 6.

15. Pape de 1458 à 1464, humaniste érudit, il fut le premier à prendre des mesures radicales pour la protection des monuments antiques à Rome. Voir en particulier sa bulle *Cum almam nostram urbem*, publiée le 25 avril 1462 *(NdT)*.

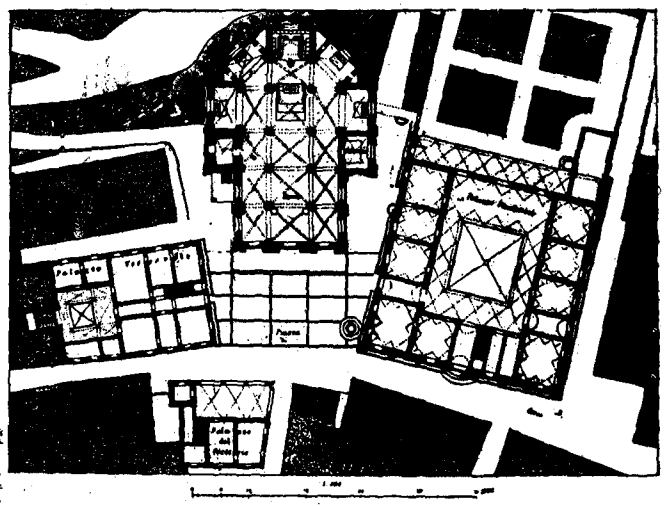


Fig. 6 : Pienza, plan de la place principale.

L'extension de Ferrare, voulue par Hercule Ier d'Este (1471-1505) et réalisée par Biagio Rossetti[16], représente un nouveau pas en avant sur la voie de la régularité des tracés urbains : on a même pu dire à cet égard que Ferrare a été en Europe la première ville moderne. On y trouve des rues larges et directes – comme le Corso della Giovecca, le Corso di Porta a Mare, l'actuelle Via Vittorio Emanuele –, presque rectilignes, tandis que certaines rues secondaires sont gracieusement incurvées. Ainsi l'ensemble est très éloigné d'un plan rectangulaire ; il comporte même des points – la Porta Po et le château – où convergent les voies de communication et les perspectives visuelles.

Ce type de convergence est encore plus accentué

16. Giovannoni est le premier à souligner le rôle de Rossetti, qui sera ensuite développé par Bruno Zevi *(NdT)*.

dans une autre réalisation, très importante, de la même période : il s'agit des rues disposées en auréole au débouché du pont Saint-Ange, à Rome. L'ouvrage fut commencé sous Sixte IV[17] ; ce dernier fit en particulier prolonger la Via dei Coronari, qui suit le tracé de l'antique Via Recta en direction du Champ de Mars, qui venait d'être à nouveau ouvert aux constructions. Cette disposition, antérieure à certaines réalisations romaines plus tardives et célèbres, leur a certainement servi de modèle.

L'attrait de cette conception des voies rectilignes ne tient pas seulement à des considérations esthétiques ; elle est également liée (comme dans le cas cité à l'instant) à la persistance matérielle du plan antique et au principe de perspectives non pas illimitées, mais bien circonscrites. Cependant, sur ce dernier point aussi, la conception architecturale de l'eurythmie monumentale tend à supplanter les configurations désordonnées et en apparence fortuites. Tel est le cas, par exemple, lorsque l'on place un édifice noble – tant par sa destination que par son aspect – au croisement de deux rues (voir la loggia de Pie II à Sienne ou la Zecca dei Banchi à Rome) ; il en est de même pour les places, dont le plan fermé acquiert une unité de proportions et de dessin, souvent grâce à des portiques disposés sur leur périmètre afin de lier les lignes de fuite entre elles. La place de Fabriano [fig. 7], dessinée en 1451 par Bernardo Rossellino, en est un des premiers exemples. Un autre, plus complet et régulier, disposé de façon à lier le motif de la place au monument principal, est la Piazza dell'Annunziata à Florence [fig. 8], avec ses portiques disposés sur les côtés de l'église[18]. Mais l'exemple le plus connu et le plus admirable – quoique moins régulier que le précédent – est celui de la place Saint-Marc à Venise [fig. 9], qui nous paraît avoir dès le XVe siècle (si l'on en juge par les

17. Pape de 1471 à 1484 *(NdT)*.

18. L'atrium de l'église, qui complète le motif des portiques, a été ajouté en 1601.

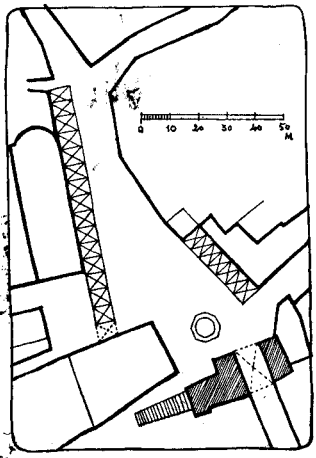


Fig. 7 : la place de Fabriano.

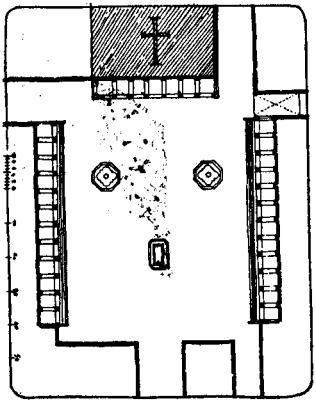


Fig. 8 : la Piazza dell'Annunziata à Florence.

représentations qu'en a laissées Gentile Bellini) une forme assez proche de celle que lui donneront au siècle suivant les travaux de Jacopo Sansovino.

Une autre tendance très caractéristique est celle qui consiste à dégager des espaces libres, assez amples et réguliers, devant les monuments. Vasari en témoigne lorsqu'il évoque le désir qu'avait Brunelleschi de créer à Florence une place entre l'église du Santo Spirito et l'Arno[19].

L'expression achevée de l'idéal urbain des artistes du *Quattrocento*, son savant équilibre entre le monumental et le pittoresque, sa recherche d'une régularité encore vibrante de vie, se trouve sans doute moins dans les réalisations parvenues jusqu'à nous que dans les innombrables perspectives qui constituent la toile de fond des tableaux de Carlo Crivelli, Benozzo Gozzoli, Piero della Francesca, Masolino di Panicale et de tant d'autres peintres de

19. Voir Vasari, *Les Vies des meilleurs peintres, sculpteurs et architectes*, livre III.

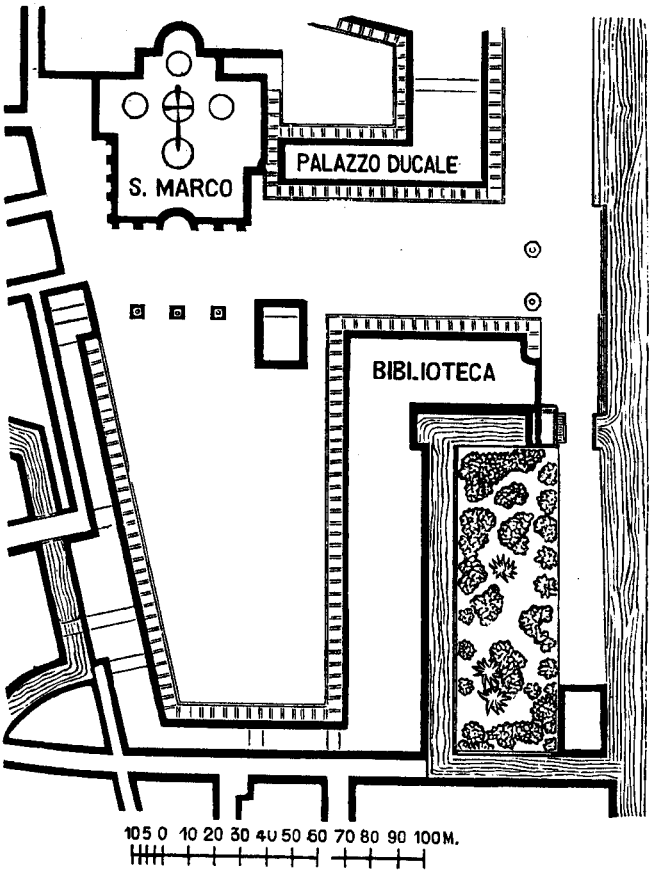


Fig. 9 : Venise, la place Saint-Marc et la *piazzetta*.

l'époque[20]. Dans ces tableaux, la perspective est frontale, les édifices représentés apparaissent parallèles entre eux

20. Une des œuvres les plus intéressantes, sous cet aspect, est la fresque représentant la tour de Babel peinte par Gozzoli dans le cimetière de Pise.

et au fond se trouve presque toujours placé un monument d'importance majeure, porte ou arc de triomphe, qui ferme la perspective. Aucune véritable symétrie n'apparaît toutefois dans ces compositions picturales ; on voit au contraire, dans les retraits et les saillies des bâtiments, dans les loggias, les tours et les toits – qui donnent à ces perspectives leur caractère architectural –, une recherche de la variété qui montre bien que le sentiment du pittoresque est encore vivace, à mille lieues des scénographies grandioses, mais compassées, que peindra Véronèse au siècle suivant.

Au XVIe siècle, ces traits s'accentuent pour répondre au sentiment, désormais affirmé, de l'ampleur et de la « divine proportion ». Plus que dans les plans complets de villes ou de nouveaux quartiers – qui ne manquent pourtant pas, par exemple à Vicence, à Ascoli, à Raguse –, ces traits se manifestent dans certains aménagements locaux de rues ou de places, qui représentent de véritables modèles stylistiques.

Examinons certains des cas les plus typiques. A Padoue, la Piazza dei Signori (aujourd'hui Piazza dell'Unità) [fig. 10] se signale par une juste correspondance entre les divers édifices monumentaux – tels la loggia et le palais du Capitanat –, analogue à celle que l'on trouve sur la place de Pienza, déja évoquée. A Vicence, la longue place principale (également dite Piazza dei Signori), avec les constructions palladiennes de la basilique et de la loggia Bernarda, avec la très haute tour qui rompt la continuité horizontale et, au fond, les colonnes surmontées du lion de Venise, semble une admirable traduction en pierre des scénographies architecturales de Serlio ou de Palladio, équilibrées dans chacune de leurs parties sans uniformité, régulières dans leur disposition sans monotonie, dotées de lignes de fuite profondes mais non illimitées.

Les places conçues ou construites par Bramante durant les deux périodes – lombarde et romaine – de la vie de

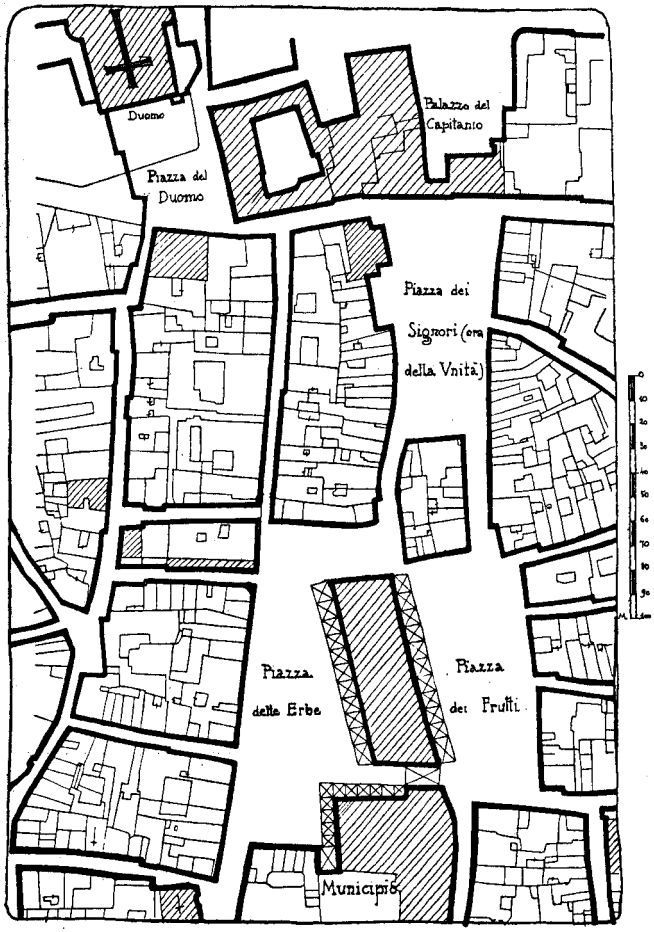


Fig. 10 : la zone centrale de Padoue.

ce merveilleux artiste nous ramènent à l'idée de la place « composée » en même temps que le monument principal et formant avec lui comme un atrium ou un péribole.

La place de Vigevano, que les contemporains ont définie comme « belle et ornée » ; celle qu'il commença à construire à Lorette, devant la cathédrale, et qui fut continuée et laissée inachevée par Sangallo et Vanvitelli ; celles qu'il imagina, à Rome, autour du petit temple San Pietro Montorio ou autour de la basilique Saint-Pierre, en sont les types les plus intéressants. Ils se rattachent, d'une part, à la conception ancienne des espaces ramassés et clos, proportionnés aux monuments, et des perspectives bien définies ; d'autre part, ils ouvrent la voie à l'idée – que le baroque mettra en pratique lorsqu'il en aura les moyens – d'une synthèse de l'architecture et de l'urbanisme, conçus comme expression d'une seule et même pensée, d'une énergie créatrice unique. A Florence, les Offices, construits par Vasari, ne font que poursuivre cette conception, comme pour la léguer au siècle qui suivra.

De l'aménagement urbain du XVIe siècle, Rome possède plusieurs modèles inégalés – antérieurs même au plan de Sixte Quint – qui ont exercé une énorme influence. Un de ces modèles est fourni par les trois rues rectilignes qui convergent sur la Piazza del Popolo. [...] Un autre modèle romain est celui de la place Farnèse, subordonnée et proportionnée au vaste palais du même nom [fig. 11]. Nul contraste ici entre les petits édifices et le monument, entre la plèbe et le seigneur, mais un accord respectueux entre des maisons dignement modestes, de dimensions pas trop réduites, et l'édifice qui domine la place ; plus d'espace trop restreint, mais un parterre de forme régulière, dont les rapports avec les dimensions du palais paraissent étudiés dans le même esprit que les vides et les pleins, les grandes masses et les petits détails de la façade. Ces rapports sont en harmonie avec les principes théoriques formulés par Serlio dans son *Septième Livre d'architecture*[21], selon lequel est exigée, devant chaque monument, une place plus ou moins carrée dont

21. Publié en 1575, vingt ans après la mort de l'auteur *(NdT)*.

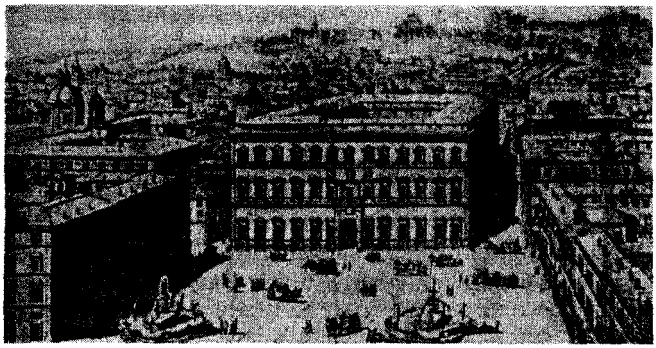


Fig. 11 : Rome, la place et le palais Farnèse
(d'après une estampe du XVIIe siècle).

le côté soit égal à la largeur de la façade. Quand le palais fut édifié, sous le premier cardinal Farnèse, futur pape Paul III[22], la place était fermée du côté du Campo di Fiori ; elle fut ouverte vers 1545 avec le percement de la Via dei Baulari, dans l'axe du palais, et fut agrémentée de deux grandes fontaines, situées à droite et à gauche de l'axe, qui forment les deux premières coulisses de la scène.

Entre-temps, en 1536, à l'occasion de la venue de Charles Quint à Rome, Michel-Ange conçut, en précurseur génial, cet authentique chef-d'œuvre qu'est la place du Capitole [fig. 12]. [...]

A partir du milieu du XVIe siècle, la vie urbaine s'oriente vers de nouvelles formes d'expression. Des édifices grandioses, de types nouveaux – écoles, hôpitaux, sièges des congrégations religieuses, grandes villas urbaines ou suburbaines –, sont élevés avec une ampleur de conception et de dimensions sans commune mesure avec les palais d'une admirable perfection, mais peu vastes, du XVe siècle et de la première moitié du XVIe. La

22. Pape de 1534 à 1549 *(NdT)*.

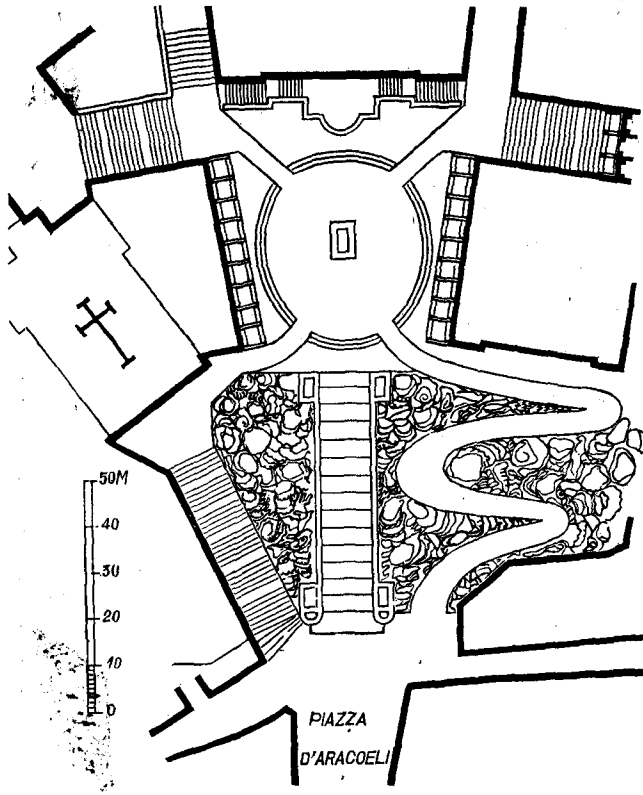


Fig. 12 : Rome, la place du Capitole.

maison, populaire ou bourgeoise, a conservé jusqu'alors son caractère d'habitation à l'usage d'une seule famille, ce qui implique une taille réduite et pas plus de trois étages ; désormais, on voit se développer l'immeuble de rapport plurifamilial. Dans les rues, avec le remplacement de la chaise à porteurs par le carrosse, le mouvement s'intensifie, exige de nouveaux espaces et pose des problèmes de circulation jusqu'alors ignorés. Par ailleurs,

le changement radical des types de fortification, correspondant au développement des armes à feu, vient modifier la configuration des enceintes entourant les villes et, en conséquence, la disposition des voies et des constructions qui en dépendent. Ces conditions retentissent sur certaines théories des traités d'architecture, qui en 1593, avec la fondation de la ville de Palmanova, trouvent une traduction concrète strictement géométrique [fig. 13].

Cet ensemble de conditions, joint à l'évolution artistique de la fin du XVIe siècle, a donné naissance aux plans

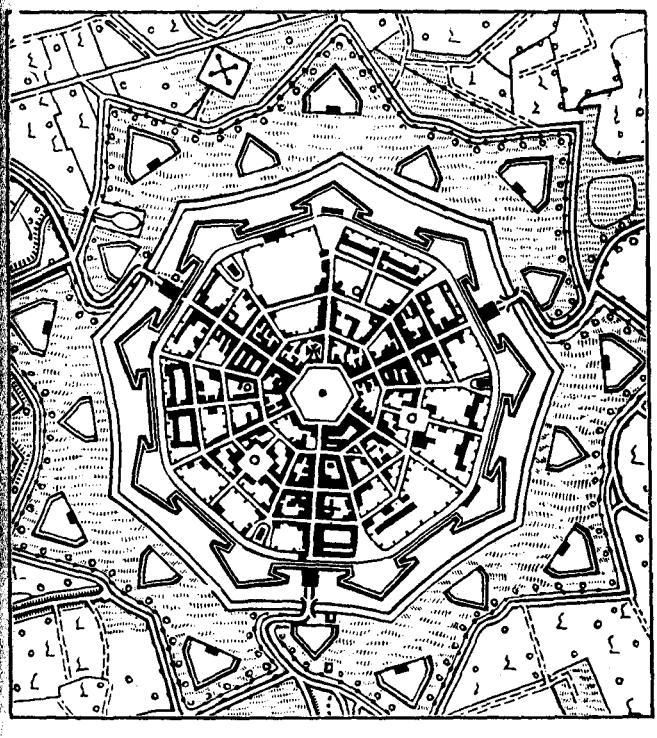


Fig. 13 : Palmanova.

de villes baroques, progressivement issus de ceux du XVIe siècle en ce qui concerne le tracé des voies, mais qui trouvent avec les places et les jardins des thèmes nouveaux et grandioses.

Les rues sont relativement larges et souvent rectilignes. Elles commencent à se présenter sous la forme régulière et constante de « systèmes » de type orthogonal, radial ou radioconcentrique, tantôt répartis sur toute la ville, tantôt limités à tel ou tel noyau particulier. Dans les artères principales, et surtout dans les avenues, on prend soin de disposer des arrière-plans qui favorisent la perspective.

Aux carrefours des rues et sur les places, la préoccupation architecturale devient prédominante. Les principes de l'époque précédente ne sont cependant pas abandonnés, mais ils sont appliqués avec une ampleur inédite, une tendance à opérer de nouveaux agencements d'édifices, de nouveaux effets de lumières et de masses, et la mise en place de nouvelles dispositions concernant la circulation, qui commence à faire sentir ses exigences.

La période baroque a associé deux traits qui paraissaient antithétiques et inconciliables : la recherche du grandiose, du faste, de la nouveauté, parfois du bizarre et de l'artifice, et la rigidité d'un cadre théorique et formel. La composition architecturale est pleine de fantaisie, variée et mouvementée, tandis que les ordres des colonnes et des entablements obéissent presque toujours aux règles établies par Vignole, les partis esthétiques dominent entièrement l'architecture ainsi que tous les arts décoratifs qui en dépendent, tandis que la formation académique dispensée dans les écoles introduit la connaissance technique comme expression des grands progrès survenus dans la science et la culture, apportant une méthode pour la pratique et les projets professionnels. La perspective du palais Spada à Rome par Borromini, les grandes compositions scénographiques des plafonds de Pierre de Cortone ou d'Andrea Pozzo, les expédients employés par Bibiena ou Guarini pour l'éclai-

rage des coupoles de Saint-Antoine à Parme ou de Saint-Laurent à Turin définissent, pour ainsi dire, le baroque : un effet illusionniste destiné à rendre l'espace perçu plus grand que l'espace réel, obtenu par l'application méticuleuse de procédés et de règles strictes permettant de déterminer avec précision des points de vue particuliers – comme c'est le cas pour les scènes et les coulisses des théâtres –, avec toutefois une régularité de proportions qui pourrait paraître pédante et académique.

Parfois ces deux aspects sont maîtrisés par l'esprit puissant d'un artiste d'exception ; parfois, en revanche, ils se dissocient, empruntent des voies différentes, et l'un ou l'autre prédomine, selon l'évolution des modes stylistiques : le premier tend vers le rococo, le second vers le néoclassicisme. Il en va de même pour l'organisation de l'espace urbain. L'ampleur du Bernin, l'ingéniosité de Pierre de Cortone, la rigidité linéaire de Wren et de Gabriel coexistent parfois et parfois se dissocient dans des expressions très diverses. [...]

Le parti antique consistant à enserrer les monuments dans un cadre étroit, limitant le champ visuel, et à subordonner à la scène des coulisses dont le volume et les dimensions leur soient accordées n'en continue pas moins de survivre, quoique à une échelle beaucoup plus grande que par le passé. Les exemples de Saint-Pierre et du palais royal de Caserta, deux des monuments les plus grandioses du monde, en fournissent la démonstration. [...] L'église San Nicolò à Catane [fig. 14] et la Piazza di Montecitorio à Rome offrent deux exemples, bien plus modestes mais non sans importance, qui

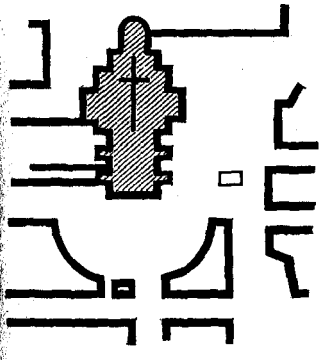


Fig. 14 :
la Piazza San Nicolò à Catane.

traduisent la volonté de créer un contexte architectural autour du monument principal en disposant devant celui-ci une place régulière, conçue tout exprès pour produire un effet scénographique. [...]

Le principe de la grande unité architecturale dans la composition urbaine n'a pas toujours pu être appliqué, à cause des difficultés pratiques soulevées par la nécessité de réaliser en une seule fois l'ouvrage tout entier ; de plus, de telles entreprises ne peuvent résulter que d'une décision étatique ou municipale, et non d'une initiative privée. Les exemples, toutefois, ne manquent pas ; ils émanent surtout de ce grand centre de composition urbaine monumentale qu'est devenu, au XVIIIe siècle, le Paris de Louis XV. Les Tuileries, les Champs-Élysées, la place Vendôme, la place du Carrousel et surtout la place de la Concorde sont autant d'œuvres grandioses par leur ampleur, leur régularité géométrique, leur perspective illimitée, leur cohérence architecturale. En réalisant la place de la Concorde, Ange-Jacques Gabriel a tout sacrifié à la symétrie, au point d'attribuer au Garde-Meuble et au ministère de la Marine deux façades identiques[23].

A la même école se rattachent, en France, Versailles et de nombreuses autres villes telles que Bordeaux, Nantes et surtout Nancy, où la place de la Carrière et la place Stanislas présentent une succession d'espaces architecturaux, délibérément conçus pour créer un effet scénographique [fig. 15]. Hors de France, on retrouve ce style dans les réalisations urbaines de Frédéric II à Berlin et Potsdam, ainsi que dans des villes nordiques telles que Saint-Pétersbourg et Oslo.

Mais on pourrait multiplier les exemples de motifs, somptueux ou modestes, caractéristiques de l'aménagement urbain baroque, afin de montrer les ressources infinies employées par ce dernier, avec une vitalité et une ingéniosité qui tranchent sur les compositions françaises,

23. Giovannoni se trompe. Gabriel a conçu deux palais destinés à loger les hôtes de marque, qui ont ensuite changé d'usage.

aussi vastes que vides, dont la sécheresse a engendré toute la banalité moderne. On peut citer, à Madrid, la Plaza Mayor [fig. 16], enfermée, comme celles de beaucoup

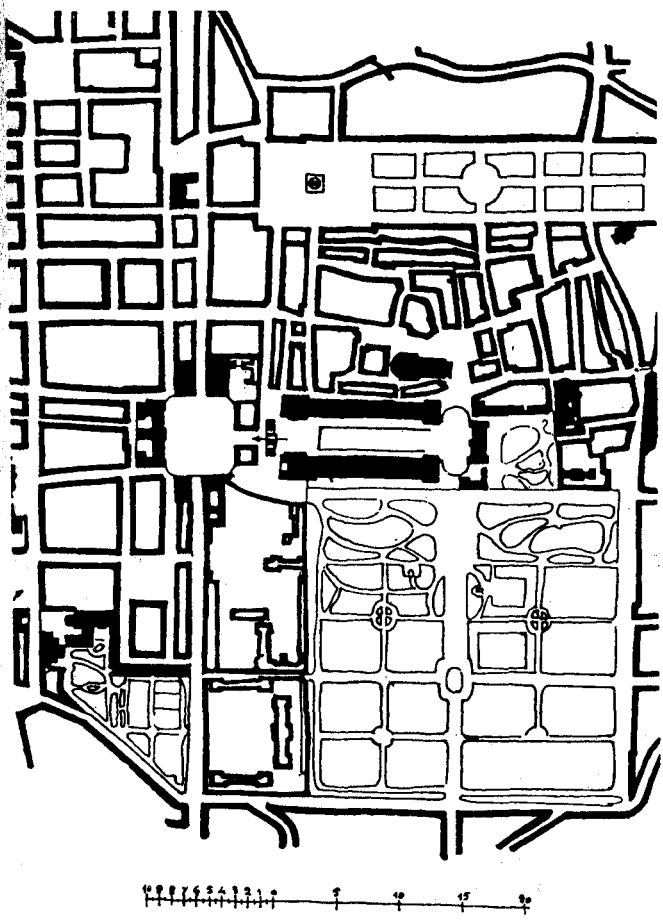


Fig. 15 : Nancy, plan de la zone centrale, avec les places de la Carrière et Stanislas.

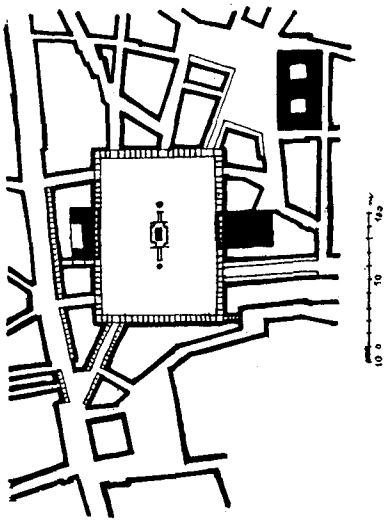


Fig. 16 : la Plaza Mayor de Madrid.

d'autres villes espagnoles, dans le cadre rectangulaire qui lui confère son unité ; à Messine, la Palazzata (malheureusement détruite par le tremblement de terre de 1908), qui offrait à la ville un front unique sur le port ; à Dresde, la Zwingerplatz, avec son ingénieuse disposition pseudo-régulière ; et, pour revenir à l'Italie, l'escalier de la Trinité-des-Monts à Rome, encadré de façon si admirable qu'on dirait la cascade d'une somptueuse villa ; ou encore les places, simples mais intéressantes, qui parent les bourgades proches de Rome, parmi lesquelles la plus remarquable est celle d'Ariccia, conçue par le Bernin, avec son église et ses portiques faisant face au palais du pape.

Dans ces réalisations baroques triomphe la recherche effrénée de la grandeur, de la régularité géométrique, de l'effet scénographique destinés à ennoblir les points les plus importants de la ville, parfois au-delà même des contraintes pratiques imposées par le programme. Ces

nnovations baroques se surimposent parfois avec désin-olture au cadre urbain préexistant ; néanmoins, la trame rdinaire de la ville ou du faubourg maintient encore l'an-en type étroit des petites places intimes, des tracés laires irréguliers et sinueux qui, à mille lieues de la gide continuité géométrique des plans conçus sur la ble à dessin, donnent à chaque carrefour, à chaque rue, n caractère singulier. Cette tendance renvoie, une fois plus, à la loi de la permanence du plan, mais elle sulte aussi du sens de la tradition, plus vivant chez le tit peuple que dans les classes supérieures, dans les arts ineurs plus que dans les arts savants. Ce goût, qui défie s modes et maintient la continuité d'une civilisation et 'un art modestes, n'apparaît pas dans les chefs-d'œuvre les réalisations somptueuses. Du reste, ce débordement vie, que la période baroque associe à la rigueur de la chnique, contribue à favoriser le goût du pittoresque ans l'assemblage des édifices, tout comme il permet développement d'une abondante architecture mineure ui répond à merveille aux programmes modestes de la aison bourgeoise ou populaire, de la petite église, du iosque, du petit marché, tandis que les palais et les athédrales brillent de tout l'éclat de leurs colonnades, de urs statues et de leurs marbres polychromes.

La période néoclassique ne fait que poursuivre les olutions baroques, dont elle rigidifie les traits, tant en atière de composition urbaine que d'architecture. Le spect des normes académiques l'emporte sur l'inspira-ion artistique, la formule sur le sentiment de la forme ; s compositions de très grande valeur ne manquent pendant pas, où la synthèse de l'architecture et de l'or-anisation urbaine – dans le plan et l'exécution – s'ac-omplit de façon encore plus étroite que pendant la ériode précédente. Le néoclassicisme était d'ailleurs éjà présent dans bien des œuvres du XVIIe et du XVIIIe siècle : on peut citer, outre la place de la Concorde déjà mentionnée, le château et la ville de Karlsruhe ou les représentations scénographiques de Bibiena et

Piranèse. Il ne faut pas oublier, en effet, que la succession des styles est schématisée dans notre exposé, alors que dans la réalité l'évolution artistique a été bien plus complexe et diversifiée, selon les époques et selon les endroits.

Il n'y a donc pas lieu d'énoncer de nouveaux principes pour le néoclassicisme, mais seulement d'en donner quelques exemples significatifs : le développement urbain de Varsovie et de Saint-Pétersbourg, divers aménagements partiels de Berlin, Londres, Amsterdam, Édimbourg ; en Italie, la Piazza del Popolo à Rome, déjà citée, dont l'achèvement s'est étalé sur deux siècles ; la Piazza di San Francesco da Paola à Naples, ou des places plus petites telles que la Piazza Belgioioso de Milan et la place qui s'étend devant la manufacture de tabac à Rome.

Parmi tous ces noyaux d'agencements monumentaux et ce développement du style urbain dans ses expressions les plus typiques et les plus recherchées émerge peu à peu, avec ses formidables exigences pratiques et son gigantisme, la ville moderne.

Avant d'aborder l'examen des caractéristiques de l'ère nouvelle, que nous comparerons ensuite aux époques précédentes, nous voudrions faire encore une observation. Nous avons traité jusqu'ici des styles urbains à travers les âges, en examinant les causes de leur évolution, leurs caractères essentiels et leurs principaux monuments, tant privés que publics. Il convient de compléter cet exposé en observant le développement de tous ces styles sur un seul et même site, ce qui en fera ressortir les rencontres et les interférences. L'histoire de l'organisation spatiale de chaque ville, prise individuellement, peut s'avérer fort instructive, d'une part dans la mesure où elle répond aux raisons permanentes qui font naître ou resurgir une ville en un lieu donné, et d'autre part dans la mesure où elle renvoie à des causes multiples qui, variant selon les destinations et les conditions matérielles ou

orales, conduisent à telle forme de développement lutôt qu'à telle autre.

Cette question est évidemment trop complexe pour ue nous puissions l'analyser dans sa généralité. Nous ous limiterons ici à un bref excursus sur un cas unique, elui de Rome, la Ville par excellence, sans nous étendre ur ses particularités – dont certaines ont déjà été évoquées plus haut –, notre but étant d'appréhender le fait rbain dans les grandes lignes de son évolution et de ses ansformations.

Le développement urbain et monumental de Rome, qui peut-être commencé il y a vingt-sept siècles, lorsque omulus traça au pied de l'Aventin le sillon primitif, est n phénomène d'une telle ampleur – tant par son étonnante continuité que par sa contribution aux trois grandes hases de la civilisation humaine – que l'histoire urbaine e connaît rien de comparable. On peut dire que Rome st un véritable palimpseste urbain dont les différentes ouches conservent les vestiges des constructions de haque époque, réparties sur l'immense portion de territoire que la ville occupe actuellement : des cités diverses, 'étendue variée, se sont superposées sur le sol des sept ollines, et les monuments qui ont survécu, tout comme masse des édifices plus modestes construits durant les uatre derniers siècles, ont imprimé leur marque sur le ssu urbain existant.

Les origines de Rome se perdent dans la légende. 'histoire véritable est celle d'un centre de commerce et e marché qui s'est installé sur le Tibre, en un point particulièrement propice au trafic fluvial et routier, et qui a nnexé peu à peu, autour de la vallée plus tard occupée ar le Forum, les villages latins et sabins situés sur les ollines avoisinantes. Sous la domination de la civilisation étrusque, qui réalisa les premiers travaux de bonification des vallées marécageuses et construisit les premiers ponts, Rome s'accrut en taille et en puissance, usqu'au moment où, pourvue de rues et d'aqueducs – les eux équipements de base considérés par les Romains,

dès l'époque d'Appius Claudius[24], comme essentiels à la civilisation urbaine –, elle devint une ville à part entière. [...]

Tandis que le crépuscule sanglant du haut Moyen Age s'étend sur Rome, la vie urbaine se dégrade rapidement. La population restante se concentre autour du Capitole, vestige de la grandeur passée, et sur les bords du Tibre, devenu la source unique d'eau potable depuis qu'ont été endommagés et coupés les quatorze superbes aqueducs qui alimentaient la ville. Quoi de plus sinistre que la dégradation des quatorze mille maisons que comptait la Rome impériale, comme de tous les temples, cirques, thermes et arcs, laissés à l'abandon après avoir perdu leur fonction et leur sens ? Cependant, la Rome chrétienne se structurait autour de ses nouveaux centres[25] : des basiliques et des monastères – tels Saint-Pierre, le Latran, Saint-Paul, Sainte-Marie Majeure ou Saint-Laurent-hors-les-murs – éparpillés à la périphérie de la ville d'autrefois et reliés par des chemins de campagne, providentiellement disposés de façon à constituer les futurs nœuds urbains de la nouvelle cité ; dans le même temps la vie reprenait doucement. Au XIIe et au XIIIe siècle, durant la brève éclipse due à l'exil d'Avignon, une activité se développa dans les petites maisons pourvues de portiques, les petites places et les rues tortueuses dont le quartier de Campitelli, situé juste au-dessous du Capitole, conserve le tracé, ainsi que ceux de la Regola et du Trastevere[26].

24. Censeur romain qui entreprit, vers 312 av. J.-C., la construction de la voie Appienne et d'un aqueduc *(NdT)*.

25. Sur l'histoire de l'urbanisation de la Rome chrétienne, voir Richard Krautheimer, *Rome : profile of a city (312-1308)*, Princeton, 1980 *(NdT)*.

26. Voir Gregorovius, *Storia di Roma nel Medio Evo* ; Adinolfi, *Roma nell'età di mezzo*, Rome, 1881 ; C. Hülsen, *Le Chiese di Roma nel Medio Evo*, Florence, 1927. Sur les itinéraires empruntés par les pèlerins pour accéder aux divers sanctuaires, voir G. B. De Rossi, *Roma sotterranea*, t. I, p. 186.

La nouvelle floraison de la ville a lieu au XVe siècle, lorsque l'humanisme, qui n'avait jamais vraiment disparu, se rapproche de l'Église, d'abord pour l'exalter à travers un art tout imprégné de paganisme et de souvenirs classiques, puis pour l'élever à une nouvelle grandeur mondiale. Rome prend un caractère urbain volontariste à la fin du XVe siècle sous les pontificats de Sixte IV, le « rénovateur de la Ville » *(renovator Urbis)* célébré par les poètes[27], et de ses successeurs. On voit ainsi naître un véritable plan régulateur, sans doute le premier des Temps modernes. Le pôle de ce plan est le Vatican, où le pape réside désormais ; son nœud principal est le pont Saint-Ange, d'où partent, d'un côté à travers le quartier des Borghi – où Nicolas V[28] rêvait déjà d'une magnifique voie à portiques conduisant à Saint-Pierre –, de l'autre côté à travers le quartier de Ponte et en direction du Champ de Mars antique, deux éventails de voies que Jules II complétera et prolongera au début du XVIe siècle avec les travaux de Bramante et des Sangallo[29]. Sur ces nouvelles artères radiales, comme la Via Alessandrina (Borgo Nuovo), la Via Recta (Via dei Coronari), les Banchi, la Via Giulia, la Lungara, vont s'élever de magnifiques bâtiments : maisons des membres de la Curie, palais des cardinaux et des nobles, édifices publics – notamment le Trésor et le palais de justice –, sièges des congrégations religieuses, bureaux des grands banquiers. Sa situation à l'écart des centres précédents (antique et médiéval) de Rome donne à ce nouvel ensemble tous les caractères d'une ville nouvelle d'un seul et même style architectural et urbain.

27. Sur l'œuvre de Sixte IV, voir *infra*, chapitre X.
28. Pape de 1447 à 1455 *(NdT)*.
29. Famille d'architectes ; Giuliano da Sangallo (1445 ?-1516), Antonio da Sangallo l'Ancien (1455 ?-1534), Antonio da Sangallo le Jeune (1484-1546). Celui-ci représentera pour Giovannoni le paradigme de l'« architecte intégral » ; voir son article « Lo stato giuridico di Antonio da Sangallo il Giovane », *Palladio*, V (1937), et son ouvrage posthume *Antonio da Sangallo il Giovane*, Rome, 1959 *(NdT)*.

Bientôt cependant, la ville poursuit son expansion en s'étendant vers l'est, conformément au déplacement du centre, que nous avons déjà vu se manifester plus d'une fois et que nous rencontrerons à nouveau dans l'histoire urbaine de Rome. Les quartiers voisins du pont Saint-Ange commencent à perdre de l'importance, au profit des zones entourant la Piazza Navona[30] et San Luigi dei Francesi, le Corso (anciennement Via Lata) qui tend à devenir l'axe nord-sud de la ville, la Piazza Venezia, où s'élève l'ancien palais de villégiature du pape (aujourd'hui Palazzo Venezia), et le Capitole, que la municipalité de Rome entend rénover, comme pour s'affirmer avec orgueil contre l'autorité pontificale, en invoquant le prestige d'un passé glorieux et en s'appuyant sur le génie de Michel-Ange. De nouveaux travaux sont entrepris sous les pontificats de Léon X et de Paul III[31] ; ils sont en particulier l'œuvre d'une grande figure de l'aménagement urbain, presque complètement ignorée : Latino Giovenale Manetti. On lui doit l'admirable tracé – dont nous avons déjà signalé l'importance – des trois rues qui débouchent sur la Piazza del Popolo[32], ainsi que d'autres rues, comme la Via dei Condotti et la Via dei Baulari, coupant à travers les jardins et les bâtiments préexistants afin d'obtenir une parfaite régularité géométrique et d'ouvrir des perspectives sur des monuments comme la Trinité-des-Monts et le palais Farnèse[33].

A la fin du XVIe siècle, le grand plan régulateur de Sixte Quint, conçu par Domenico Fontana, est aussitôt mis en œuvre, avec sa trame serrée et rigide. Cette initiative pon-

30. Au début du XVIe siècle, le marché, qui se tenait jusqu'alors au pied du Capitole, s'installe sur la Piazza Navona.

31. Le premier fut pape de 1513 à 1521 ; le second de 1534 à 1549 *(NdT)*.

32. Il est intéressant de noter que c'est dans les zones nouvellement construites – autour de la Via di Ripetta, dans les terrains loués par les hôpitaux San Giacomo et San Girolamo – que se sont installés, au début du XVIe siècle, les ateliers d'artistes (peintres, sculpteurs, architectes), regroupés à la façon des coopératives modernes.

33. Voir R. Lanciani, *Storia degli scavi di Roma*, vol. III et IV.

ficale repose avant tout sur des motivations religieuses : il s'agissait de relier les principaux sanctuaires de la ville par des voies rectilignes convergeant en étoile [fig. 17]. Il en résulte un véritable plan d'extension de la ville à travers des zones encore presque complètement rurales. Pendant ce temps, sur les collines, resurgissent, comme dans l'Antiquité, de grandes villas patriciennes, et le quartier du Quirinal acquiert une importance nouvelle, marquant ainsi le déplacement du centre de la ville vers l'est. Les travaux publics connaissent un nouvel essor : on construit des aqueducs qui accentuent encore le parallèle avec la Rome antique[34].

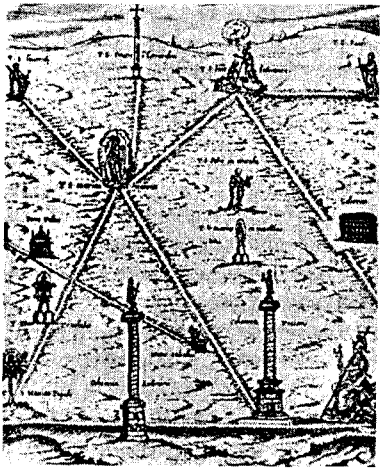


Fig. 17 : schéma du plan de Sixte Quint pour l'aménagement de Rome.

34. Voir L. von Pastor, *Geschichte der Päpste*, VI ; Orbaan, *Sixtine Rome*, Londres, 1911. Les intentions de Sixte Quint sont clairement exprimées dans les vers qui accompagnent la fresque de la Bibliothèque vaticane appelée *Panorama Sixtin* : « *Dum rectas ad templa vias sanctissima pandit / ipse sibi Sixtus pandit ad astra viam* ». [« En ouvrant des voies droites vers les temples très saints, / Sixte ouvre pour lui-même une voie vers les astres » *(NdT)*.]

Durant les XVIIe et XVIIIe siècles, Rome ne fit que couvrir de constructions, d'abord éparses, puis de plus en plus denses, le réseau de voies dû à la clairvoyance des grands papes du XVIe siècle, dont les projets ont pu sembler mégalomanes alors qu'ils étaient le fruit d'une politique prévoyante, tournée vers l'avenir. Ils avaient déjà résolu les principaux problèmes de circulation avec une générosité qui évita toute crise lors de la diffusion des carrosses comme moyen de transport. L'aménagement urbain put ainsi s'orienter vers l'élaboration de solutions locales plutôt que de plans régulateurs, créant une continuité parfaite entre l'architecture et son contexte ou, pour mieux dire, appliquant à ce contexte l'idée d'architecture intégrale que nous avons déjà évoquée à propos de la place Saint-Pierre, de la place de Montecitorio, de l'escalier de la Piazza di Spagna et d'autres exemples moins importants, auxquels on pourrait ajouter la Piazza Campitelli, la fontaine de Trevi, la partie inférieure du Corso et une partie de la Piazza Navona, édifiée sur l'emplacement d'un cirque antique.

La période napoléonienne a apporté à Rome un programme d'interventions urbaines, conçu par le comte de Tournon et en partie réalisé par les architectes Valadier et Stern. Il s'agissait d'un programme pour ainsi dire archéologique, puisqu'il avait pour objectif essentiel la mise en valeur des monuments antiques, auxquels l'idée impériale – renouant explicitement avec l'Antiquité romaine – et le renouveau de la recherche archéologique donnaient une signification et une importance nouvelles[35]. Après la Restauration, le pape Pie VII eut le bon sens de poursuivre ce programme qui comprenait le début des excavations du Forum Romanum, du Palatin et du forum de Trajan, la restauration de l'arc de Titus, du Colisée et du portique d'Octavie. L'idée de Tournon était

35. Voir Tournon, *Études statistiques sur Rome*, Paris, 1831 ; G. Giovannoni, « Il programma edilizio del prefetto di Roma conte de Tournon », *Nuova Antologia*, avril 1927.

d'intégrer ces vestiges dans une grande promenade archéologique parmi les ruines et la végétation, homologue d'un autre grand parc créé dans le nord de Rome avec les jardins du Pincio. [...]

Même si ces idées sont désormais en partie dépassées, même si le plan de Tournon nous paraît lacunaire et excessif, il faut bien reconnaître que la conception d'un aménagement noble, clair et rectiligne par le préfet impérial a constitué pendant un siècle la seule véritable vision de la dignité et de la grandeur de Rome. En faisant resurgir la Rome antique et en entreprenant d'importants travaux sans presque se soucier des questions secondaires et contingentes, Tournon a vraiment fait preuve de détermination et de style.

Ainsi s'achève l'histoire urbaine proprement dite de Rome. Commence alors l'époque moderne, avec ses problèmes particuliers qui se posent avec plus d'intensité et de gravité depuis 1870. L'histoire de Rome est plus grandiose et plus intéressante qu'aucune autre par l'attachement de sa population à ses ruines, par l'alternance de splendeur et de misère, de développement et de repli qu'elle a connue, ainsi que par le déplacement de ses emprises au fil du temps : après de longues interruptions, de nouveaux centres vitaux ont à chaque fois surgi, donnant naissance à de nouveaux quartiers, qui prospèrent et déclinent en changeant de caractère, d'identité et de fonction sociale. [...]

Chapitre III

Caractéristiques des villes modernes

La ville moderne a acquis au XIXe siècle ses caractères spécifiques, qui avaient lentement mûri au cours des deux siècles précédents, et elle s'affirme alors avec une telle rapidité qu'elle ne laisse pas à l'art et à la technique le loisir de trouver une solution adéquate aux grands problèmes qu'elle a fait naître.

Nous n'examinerons pas ici les raisons complexes qui ont engendré le phénomène vraiment démesuré de l'urbanisation moderne, en accumulant en un temps très bref une immense population dans des villes nouvelles[1] qui étaient auparavant des centres modestes ou de petits villages.

Il suffira de mentionner quelques exemples italiens. Rome est passée de 180 000 habitants en 1870 à plus de 950 000 en 1930 ; Milan comptait 480 000 habitants au début du XXe siècle, ils sont aujourd'hui (en comptant les communes qu'elle a annexées) presque 1 million ; la population de La Spezia a triplé en trente ans. Ailleurs en Europe, c'est sans doute dans la Prusse rhénane que la croissance des villes a été la plus rapide : les grands centres industriels de cette région – Dortmund, Gelsenkirchen, Oberhausen, Duisburg, Ruhrort, Meiderich, etc. – n'étaient que des villages jusqu'aux dernières décennies du XIXe siècle.

1. A ne pas confondre avec le concept urbanistique de « ville nouvelle » planifiée. Giovannoni désigne ici l'effet d'un procès de sédimentation par apport de constructions nouvelles. Cf. introduction, note 5 *(NdT)*.

Les chiffres les plus impressionnants viennent toutefois d'Amérique : New York, qui, en 1790, abritait 33 000 âmes, compte aujourd'hui 6 millions d'habitants ; Chicago n'était qu'un bourg de 5 000 habitants en 1830, alors que le recensement de 1920 lui en attribue 2 700 000 ; Milwaukee, durant la même période, est passée de 20 000 à 450 000 habitants ; Los Angeles, de 50 000 en 1890 à 319 000 en 1910, etc.

Ces agglomérations urbaines et l'intensité de la vie moderne n'ont pas seulement créé des problèmes nouveaux, principalement liés à la circulation ; elles ont aussi donné aux villes modernes des caractères essentiellement différents de ceux des villes anciennes. Finie, la vie simple et tranquille ; voici la hâte et l'anxiété, le bruit, la lumière artificielle, les centres d'affaires, les grands magasins, la recherche du confort dans les habitations, de nouveaux équipements et de nouvelles institutions. Seuls les villages et les petites villes de province ont gardé un caractère agréablement anachronique ; mais ils ont du même coup beaucoup perdu de leur importance et de leur valeur économique. La vie s'est concentrée dans les ganglions que sont les grandes villes et elle s'est fébrilement efforcée d'y trouver sa place.

On peut définir le XIXe siècle comme le siècle des grandes villes, car c'est là que la vie industrielle a trouvé le terreau nécessaire à son développement. On peut aussi le définir comme le siècle du progrès des sciences (parmi lesquelles l'hygiène revêt une importance capitale pour l'urbanisme), du développement des moyens mécaniques, de l'absence du sentiment de l'art, du financement rigide de chaque entreprise.

Il faut malheureusement déplorer le retard avec lequel sont intervenues la science et la mécanique : la première avec les données expérimentales recueillies par la statistique, avec les recherches sociales et surtout avec la bactériologie, l'épidémiologie et les autres disciplines concernant l'hygiène, permettant de définir les conditions susceptibles de limiter les méfaits des concentrations

naines artificielles ; la seconde grâce à une diversité quipements urbains et surtout de systèmes rapides de nmunication. C'est pourquoi les villes se sont déve- pées selon des normes aussitôt dépassées, dans une rnance de densification exagérée et de décentrement essif, entre l'insupportable embouteillage urbain dû à irculation des véhicules de tous types et les possibi- s nouvellement offertes de franchir les limites de la le ancienne et de la raccorder aux zones extérieures : utions, souvent, nées bien après l'accroissement ver- ineux des problèmes posés par l'agglomération et les oyens de communication.

C'est ainsi qu'à l'exception de certains cas précis où recherche *politique* de la grandeur, les particularités ographiques ou encore une clairvoyante intuition ont mis de sauver la situation, la plupart des quartiers nés XIXe siècle témoignent à bien des égards d'une totale térioration urbaine, atténuée seulement, dans le maine de l'hygiène, par le développement et le per- ctionnement simultanés des grands équipements d'ad- ction d'eau et d'égouts. Cette détérioration s'est mani- stée dans les monotones et interminables quartiers uveaux qui ont encerclé et étouffé la ville ancienne, rmant un barrage contre toute expansion ultérieure et ute adaptation à des besoins plus modernes ; elle s'est ssi manifestée dans les quartiers anciens qui, à la suite e réfections et de surélévations, ont souvent perdu non eulement leur caractère, mais aussi leur fonction et leurs onditions de vie, dont une antique sagesse avait su main- nir le type et l'équilibre.

Les villes en expansion du XIXe siècle ont surtout vu iompher le technicisme et le calcul financier, sans our autant atteindre les objectifs fixés. Le technicisme urait été parfaitement à sa place dans une civilisation ui tend toujours davantage à devenir mécanique, s'il vait consenti à perdre un peu de cette sécheresse d'esprit qui éloigne souvent l'ingénieur de l'architecte, et si son destin n'avait pas été de voir ses prévisions

– comme c'est toujours le cas en matière d'aménagements urbains – aussitôt dépassées par la réalité. [...]

Quant aux finances publiques et privées, elles sont devenues le moteur principal du développement urbain. Elles ont fait de l'habitation spéculative l'édifice type, dont toutes les caractéristiques volumétriques et architecturales sont déterminées par la rentabilité économique. Le logement, qu'il s'agisse d'un gigantesque phalanstère ou d'une modeste maisonnette, tend donc toujours davantage à devenir un numéro, une simple cellule au sein de ces organismes structurés que sont l'îlot et le quartier.

Un ami me vantait il y a peu les travaux de construction entrepris dans l'insouciance financière, si fréquents autrefois, et les devis erronés qui restent aujourd'hui le dernier refuge de l'individualisme chez les aménageurs et les architectes. Selon lui, cette attitude a seule rendu possibles ces chefs-d'œuvre grandioses ou humbles qui ont été réalisés par les papes, les seigneuries, les corporations, les sociétés de bienfaisance ou les institutions religieuses, en dépassant de loin leurs moyens et en s'en remettant à la volonté de continuité de leurs successeurs. De la même façon, les particuliers ont eux aussi rivalisé pour se construire les habitations les plus belles et les plus remarquables. Au lieu de cela, les calculs bien faits nous donnent l'*équation* de la maison, et l'équation tue l'art ; ils nous apportent la forme pseudo-décorative qui veut paraître riche à vil prix ; ils provoquent sur les terrains constructibles la spéculation parasitaire, qui est la cause des plus grands maux urbains.

Cette suprématie d'un rationalisme aride et boiteux a malheureusement coïncidé avec une période de stérilité et d'hésitation dans l'art. Comme l'a bien dit Gustave Kahn[2], le XIXe siècle, malgré les progrès qu'il a fait faire au livre, au théâtre, à la peinture et au drame musical, a

2. Écrivain français (1859-1936), historien de l'art et théoricien du mouvement symboliste *(NdT)*.

manqué d'un style propre en architecture et en décoration ; on peut le dire aussi de l'aménagement urbain, qui est l'architecture des grandes masses, dont il combine les éléments dans l'espace.

Ce qui a manqué, en effet, c'est l'unité spirituelle, seule capable d'engendrer la capacité de synthèse. Dans le domaine de l'art, la Révolution française a été un iconoclasme : survenue à une époque de gestation et d'évolution, qui avait besoin de tranquillité pour se développer, elle a brutalement interrompu ce processus naturel par sa rhétorique vide. La résurgence romaine du Premier Empire a été éphémère, tout comme le romantisme qui lui a succédé ; entre ces efforts artificiels et l'atrophie de la sensibilité artistique du peuple, s'est brisé le fil de la tradition, sans lequel, comme le dit Nietzsche, « même l'artiste le plus doué ne parvient à réaliser que des expériences stériles ». Des expériences stériles, certes, il y en a eu et il y en a encore, dans tous les domaines ; pendant ce temps, la vulgarité de l'éclectisme s'est répandue, déversant d'extravagants entortillements de formes et d'ornements, ou la copie mal comprise et mal appliquée de certains éléments des styles anciens. Quant à l'architecture « collective », dont la volonté de synthèse donne la priorité au sentiment du contexte, incertaine, laborieuse et incomprise, elle est arrivée avec un grand retard.

Il serait injuste de dire que, dans une production aussi vaste, il n'y a pas eu d'exceptions remarquables, des œuvres architecturales pleines de noblesse, d'heureuses réalisations qui se signalent par l'ampleur des espaces, l'importance accordée aux jardins et aux parcs, ou de grands monuments architecturaux essentiellement destinés à constituer le fond de grandes perspectives (c'est le cas, par exemple, du monument de Victor-Emmanuel à Rome, de la Bavaria de Munich, de l'Opéra de Paris). Le Ring de Vienne, le Viale dei Colli à Florence, Prince's Street à Édimbourg, une partie des grands travaux parisiens réalisés sous Napoléon III – qui ont exercé une si

grande influence sur la forme des villes de la fin du XIXe siècle –, mais aussi ceux de Budapest, de Barcelone, etc., sont vraiment des réalisations de grand style. En revanche, le style est tout à fait absent des constructions qui font la vie ordinaire des nouvelles agglomérations, dont les rues et les places sont platement géométriques, les maisons trop grandes, les pavillons trop petits. [...]

Il est intéressant de noter que cette transformation s'est manifestée en particulier quand la pensée urbanistique n'a pas été bridée par des obstacles naturels ou des constructions préexistantes, là où le génie architectural aurait pu trouver un champ libre pour élaborer une composition plastique harmonieuse. Tel fut le cas aux États-Unis [...] ou en Italie, dans les villes entièrement détruites par des tremblements de terre, comme Messine, Reggio, Avezzano. Ces dernières ont été reconstruites dans les deux premières décennies du XXe siècle, mais sur la base d'idées, de préjugés et d'un dilettantisme appartenant au siècle précédent. Ce sont là des cas extrêmes où l'on voit l'insuffisance des connaissances et le manque absolu de sens esthétique se donner libre cours, les lieux ayant été brutalement coupés de tout lien avec le passé.

Les faits que nous venons de mentionner témoignent du retard coupable pris par les pouvoirs publics dans la conception des projets d'urbanisme. Mais si l'on remonte aux décennies précédentes, force est de reconnaître que la totale absence d'études et de prévisions face à la croissance très rapide des villes était en quelque sorte justifiée et inévitable, tant le phénomène était inattendu, précédant toute possibilité de réponse et rendant impossible toute politique de programmation mesurée et rationnelle.

Comme une armée qui se reforme après une grave défaite et retourne au combat avec de nouvelles armes et une expérience accrue, l'urbanisme fait face, depuis quelques années, aux problèmes les plus importants, avec des principes rationnels et non plus fondés sur un empirisme médiocre. Il coordonne et rend méthodiques les

enquêtes et les procédures ; il applique les découvertes de la plus utile des sciences, l'hygiène ; il se sert des techniques et des équipements modernes pour améliorer les communications et les services publics ; il règle le mouvement des différents circuits de circulation, rythme les espaces et les constructions ; il sait que les problèmes de types différents sont liés entre eux par des liens de dépendance mutuelle et il les rassemble tous dans un programme organique de politique urbaine. Le développement de la ville ne se fait plus au coup par coup, en fonction de la croissance des besoins, mais il les encadre, les dirige, les précède. A son tour, la ville s'intègre dans la planification mécanique de la vie.

Voici plus en détail les principales caractéristiques des villes actuelles :

– grands réseaux de commerce et d'approvisionnement [...], qui prennent aujourd'hui la forme grandiose d'une véritable organisation ayant pour centres, petits ou grands, les gares ferroviaires, les entrepôts de marchandises et les marchés de gros et de détail ;

– développement intense et canalisation réglée du trafic en circuits bien distincts, en fonction de sa vitesse et des moyens mécaniques utilisés ;

– classement du bâti en zones réparties selon leurs fonctions, clairement définies et régies par des règlements d'urbanisme ; une importance particulière est donnée aux zones à tissu d'urbanisation extensive (voire ultra-extensive, dans les cités satellites et les cités-jardins), qui compensent, en quelque sorte, l'inévitable concentration des quartiers centraux ;

– développement de jardins à l'intérieur de la ville et de parcs ouverts au public à la périphérie ;

– éclairage intense ;

– organisation des services publics et implantation des réseaux techniques (eau potable, courant électrique, vapeur, gaz, etc.) ;

– ampleur des espaces et rapidité des déplacements.

Vue de loin, la ville ne se signale plus par des cou-

poles, des clochers, des tours défensives, mais par la masse imposante des bâtiments privés, les cheminées des usines, les antennes radiotélégraphiques et, la nuit, par une lumière violente souvent due au clignotement multicolore des affiches lumineuses.

Nous ne savons pas encore ce que l'avenir nous réserve. Nous sommes incapables de définir sans effort d'imagination ce que sera la ville de la fin du XXe siècle, et l'incertitude est si grande qu'elle nous interdit d'aménager les quartiers pour anticiper les besoins futurs. Ils dépendent en effet de progrès techniques et industriels que nous ne pouvons prévoir qu'en partie. Il n'est pas à exclure qu'un jour ces progrès ne viennent mettre fin au grand développement des villes, en ramenant la population dans les champs « libres et féconds ».

Lorsque, en effet, les moyens rapides de communication – et tout particulièrement les véhicules aéronautiques – seront à la portée de tous et garantiront des déplacements sûrs, souples et d'utilisation facile et précise ; lorsque le téléphone sans fil, la radiophonie, la télévision, la transmission d'énergie à distance seront devenus si efficaces et économiques qu'ils permettront de travailler, d'étudier et de se distraire sans avoir à sortir de chez soi ; lorsque, enfin, les guerres – qu'aucune civilisation ne peut exclure – feront peser sur les grandes agglomérations le danger de la destruction et de la mort, l'habitat isolé et dispersé, ou regroupé en petits centres ruraux, pourra de nouveau remplacer les grandes villes. Celles-ci resteront des centres industriels, des nœuds d'approvisionnement, avec des relais dans des centres plus petits, un peu à la manière dont fonctionne aujourd'hui une grande armée en temps de guerre. Et l'ère de l'urbanisme moderne sera alors achevée.

Mais tant que ce rêve ne sera pas réalisé, il nous faudra affronter, grâce à nos prévisions, les problèmes que pose le développement à grande échelle du système actuel. C'est la raison d'être des plans régulateurs. Leurs contenus sont extrêmement variés et multiples, tant en ce

qui concerne la ville moderne, envisagée comme un nouvel organisme, que pour ce qui est des rapports entre la nouvelle urbanisation et la ville existante sur laquelle elle est greffée ; ce dernier point constitue le sujet principal de notre étude.

De même qu'autrefois Filarete, Ammannati, De Marchi et tant d'autres ont tracé la ville idéale de leur époque, nous pourrions esquisser ici les schémas théoriques de la ville ultramoderne. De nombreux auteurs – comme Wolf et d'autres – l'ont déjà fait[3], avec des résultats d'un académisme parfait ; le développement urbain, en effet, même une fois réglé et discipliné, est toujours un phénomène trop complexe pour être assujetti à une géométrie standardisée. Il est néanmoins possible de définir et de classer un ensemble de données et de règles concernant la formation de la ville moderne.

Il nous faudra, pour comprendre ce qu'est la ville moderne – ou ce qu'elle doit être –, en considérer séparément les divers aspects : l'hygiène, l'ordre social, l'économie, les déplacements urbains, l'esthétique, en faisant comme s'ils étaient indépendants les uns des autres, alors qu'en réalité leurs relations réciproques et leurs interférences sont permanentes et multiples.

La ville en tant qu'organisme social

La définition aristotélicienne, trop restreinte, selon laquelle la ville doit apporter à ses habitants confort et sécurité, peut être considérablement élargie dans le cas de

3. Voir C. Chiodi, « Il concetto della città ideale nel passato e nel presente », communication au Congrès des ingénieurs italiens, avril 1931. Les deux exemples mentionnés plus loin (chapitre VI) sont tirés de cet exposé.

la ville moderne. La ville doit fournir à la population des logements en nombre suffisant, dans les meilleures conditions ; elle doit lui permettre de travailler grâce à une distribution rationnelle des fonctions et des services ; elle doit enfin la protéger, moins contre les invasions ennemies que contre les dangers cachés dans l'énorme agglomération elle-même : ceux qui menacent la santé publique.

La préoccupation prioritaire doit être de donner des logements en quantité suffisante, de bonne qualité et salubres, à la population qui s'entasse dans les centres urbains. Cette tâche est rendue urgente par une croissance si rapide de cette population qu'elle ne laisse aucun répit, à cause des besoins toujours plus grands qu'elle engendre et du poids des conditions financières.

En Italie, l'une des décisions les plus judicieusement anticipatrices du gouvernement fasciste a été de combattre l'exode rural en renvoyant, dans la mesure du possible, les habitants dans les campagnes, que beaucoup n'auraient jamais dû quitter, car l'agriculture est bien plus importante pour l'économie de notre pays que l'industrie[4]. On peut faire entrer dans ce programme, comme nous le verrons, la création de cités satellites autour des villes ; bien que situées dans l'orbite de ces dernières, elles vivent de façon autonome et une partie de leur activité agricole est destinée à subvenir aux besoins des grands centres de consommation que sont les villes.

Cette conception prospective demandera évidemment un temps considérable pour être suivie d'effets et pour être efficacement mise en œuvre ; il faut accomplir tout d'abord un travail de persuasion et de réévaluation. Mais, même réalisée, il demeurera que, si elle réduira dans bien des cas la gravité et l'urgence du problème, elle le reportera sur les exigences des communications extra-urbaines

4. Phrase à ne pas prendre au pied de la lettre. Le gouvernement fasciste a pris en compte les deux développements de façon simultanée. Sur le plan agricole, il s'agit essentiellement de la politique de bonification, notamment des marais Pontins. Cf. introduction, I, 3 *(NdT)*.

et ne l'éliminera pas vraiment. Pour beaucoup de villes – une capitale comme Rome, un grand centre industriel comme Milan, un port comme Gênes –, l'accroissement de la population tient à la fonction même qu'elles remplissent ; ailleurs, comme par exemple à Naples, même si le nombre d'habitants se mettait à stagner, l'extension de la ville n'en resterait pas moins indispensable pour remédier partiellement aux conditions de vie qu'engendre l'incroyable densité de sa population.

Car un autre aspect essentiel du problème, d'ampleur nationale, est bien sa dimension humaine. Il y a encore très peu d'années, la classe pauvre – c'est-à-dire un pourcentage très élevé de la population – ne disposait que d'une nourriture de mauvaise qualité, d'où les aliments azotés étaient presque absents ; elle n'utilisait que très rarement l'eau et le savon pour se laver ; elle s'était adaptée à la vie dans des taudis, des espaces exigus où, contrairement à toutes les règles de la morale et de l'hygiène, s'entassaient en très grand nombre de personnes des deux sexes. Et, notons-le bien, la responsabilité de ce déplorable état de choses ne tenait pas à la vétusté des villes, comme on l'affirme si souvent, mais au nouveau mode d'urbanisation et aux partis aberrants inspirés par la spéculation. Aujourd'hui, en revanche, le peuple aspire à des logements qui soient « faits pour les humains », et il a raison : les lui donner est une œuvre de justice, de paix sociale, de progrès matériel et moral pour la nation. [...]

Division en zones

Les conditions d'ordre social ne doivent pas être envisagées seulement sous leur aspect quantitatif ; elles mettent aussi en jeu la question de la « distribution ordonnée », liée aux différentes fonctions assignées aux quartiers urbains. Cette question prend une importance toujours plus grande, en raison de la complexité de la vie moderne et des nouvelles habitudes qu'elle entraîne.

Nous avons déjà vu des classements de ce genre s'établir de façon précise et rigoureuse dans les villes du passé, avec la répartition en quartiers ou en rues réservés aux différents métiers, avec les forums ou les places, centres de la vie urbaine, les zones particulières comportant tel ou tel type d'habitat [...], etc. Dans les villes modernes, beaucoup plus complexes, de telles séparations sont à plus forte raison justifiées. Mais leur conception physiologique et leur distribution sont différentes, et elles présentent aussi une différence d'échelle considérable entre les grandes et les petites villes.

Dans les grandes villes, le caractère industriel, prédominant dans les entrepôts, dans les bureaux des grandes entreprises, dans les usines (qui remplacent l'artisanat modeste autrefois présent dans toute la ville et étroitement mêlé à sa vie), dans les marchés, s'associe à une lourde bureaucratie publique et privée. D'où une tendance à distinguer d'abord, plus ou moins nettement, outre les zones destinées à l'habitation, deux quartiers, celui des affaires et celui de l'industrie.

Ces directions sont plus ou moins marquées et prennent des formes diverses. Dans les villes anglaises et américaines, la tendance dominante consiste à concentrer le quartier des affaires dans une seule zone, la *city*, située ordinairement au cœur de la ville et vouée presque exclusivement à cette fonction. On ne trouve là que des bureaux publics et privés, des entrepôts, des boutiques ; les habitations, elles, occupent les quartiers résidentiels de la périphérie.

A cette conception monocentrique les villes italiennes ou françaises en opposent une autre, de type mixte, pouvant même comporter plusieurs centres distincts ; là, les habitations des représentants des classes aisées trouvent aussi place dans les quartiers centraux, voisinant avec les bâtiments commerciaux et les bureaux ; parfois, divers centres d'affaires, reliés entre eux, constituent autant de nœuds dans la ville. Cette forme d'organisation est sans doute meilleure, car elle est moins rigide et plus à même

de s'adapter aux transformations à venir que la *city* anglo-saxonne. [...]

Récapitulons ces différents systèmes. Le premier est le plus efficace en ce qui concerne l'économie et l'organisation sociale, mais le plus mauvais du point de vue de l'hygiène et, souvent, de l'esthétique : c'est le système dense ou aggloméré, constitué d'un tissu dense d'immeubles élevés et contigus. Le système exactement opposé est le système lâche. Il comporte diverses variantes : petites villas ou pavillons implantés à 3 ou 4 mètres des rues et des limites séparatives, avec un coefficient d'occupation du sol variant entre 1/2 et 1/5 ; villas ou pavillons dans des zones aménagées en parcs, ne dépassant pas (conformément au règlement d'urbanisme de Rome) un vingtième de la surface ; pavillons des cités-jardins où, pour conserver l'aspect champêtre du lieu, le coefficient précédent est atteint même sur des terrains pourtant longs et étroits. Nombreux sont les systèmes intermédiaires, comme celui des petits immeubles définis par le règlement d'urbanisme de Rome ou du *Pavillonsystem* défini par le règlement d'urbanisme de Stuttgart, constitué de maisons d'assez grandes dimensions – 25 mètres de côté et quatre étages, rez-de-chaussée compris –, mais isolées les unes des autres et détachées de la bordure du terrain ; ou les pavillons à loyer modéré, disposés les uns à côté des autres en série continue, si répandus dans les pays nordiques : petites habitations monofamiliales, comportant deux jardinets minuscules, situés l'un à l'avant et l'autre à l'arrière [...] ; ou encore, comme dans de nombreuses villes allemandes, par exemple à Cologne, des maisons de plus grandes dimensions, mais n'occupant que le pourtour d'un vaste îlot, la partie centrale, vide, étant occupée par une cour ou un jardin unique. Ce dernier système est peut-être l'un des meilleurs, car il est à la fois pratique et hygiénique ; lorsque le prix du terrain n'est pas trop élevé, c'est celui que l'on juge le mieux adapté à l'habitat populaire. [...]

Conditions d'hygiène

En liaison directe avec les questions sociales, l'hygiène tend à réduire les maux qu'engendre inévitablement, pour la santé publique, une énorme agglomération. L'application des règles de l'hygiène s'oppose en particulier au développement des maladies infectieuses qui ont souvent provoqué, au cours des derniers siècles, de véritables hécatombes, et pour lesquelles l'urbanisation moderne constitue un terreau extrêmement favorable.

Dans ce domaine, la science moderne a accompli des merveilles. Depuis le milieu du siècle dernier, elle s'est attachée, de façon systématique et sûre, grâce à la bactériologie et à l'épidémiologie, à définir les conditions de transmission et de diffusion des épidémies, et a ainsi élaboré des moyens de défense pour réduire les dangers qui résultent pour la santé publique de la concentration artificielle des populations dans les villes, avec l'inévitable manque d'air et de lumière qui en découle. Si la science n'était pas intervenue avec autant d'efficacité, les villes modernes seraient d'épouvantables foyers de morbidité et de mortalité, et l'ère de l'urbanisme serait aussi devenue celle de la décadence physique du genre humain. [...]

Conditions économiques

Étroitement liée aux conditions sociales, l'économie du développement urbain est souvent en opposition aussi bien avec les aspirations à l'hygiène et à une vie confortable qu'avec les intérêts personnels des habitants. C'est bien pourquoi il faut, en relation directe avec ces données, en déterminer les lois et en établir les rapports, car elle représente le facteur pratique, l'élément dynamique qui promeut la construction des quartiers et fournit la pos-

sibilité – ou, au moins, l'avantage – de donner vie à un plan régulateur intégrant à la fois l'urbanisme et la construction des édifices.

Ces deux domaines d'activité apparaissent distincts et doivent être étudiés séparément. Il y a, d'un côté, les contraintes de l'économie publique, liées au coût des aménagements urbains, et, de l'autre, celles de l'économie privée, conditionnées par l'intérêt financier des promoteurs[5].

Économie publique

Le coût de l'aménagement des voies et des équipements urbains annexes – qu'on peut appeler linéaires, dans la mesure où leur développement est, *grosso modo*, coextensif à celui de la voirie, comme c'est le cas pour les égouts et les réseaux d'électricité, d'adduction d'eau potable, etc. – varie beaucoup en fonction de l'importance du quartier et de la voie. [... Les] autres dépenses générales [concernent] les édifices publics, les terrains de sport, les jardins, etc., [et les] communications [...].

Tout cela vaut pour les voies nouvelles des quartiers en expansion. Lorsqu'on réalise une percée à travers le bâti existant, il faut ajouter à ces coûts les dépenses, parfois gigantesques, occasionnées par les expropriations et les démolitions.

Les charges énormes qui en résultent ne peuvent être supportées par des villes qui ne sont pas exceptionnellement riches. Se fait donc jour la double nécessité de réduire les dépenses au minimum et d'appeler à contribution l'économie privée, dans la mesure où elle tire profit de l'aménagement.

5. Sur le thème de l'économie du développement urbain et de la valeur des surfaces constructibles, voir Graziani, *Istituzioni di economia politica*, Turin, 1901 ; Avebury, *Le Industrie dello stato e dei municipi* (trad. it.), Rome, 1908 ; G. Giovannoni, *Case civili*, I, 5, Milan, s.d. ; V. Testa, *Il Diritto di espropriazione delle aree fabbricabili...*, Rome, 1928 ; *Atti del congresso internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori*, Rome, 1929.

Sur cette seconde question nous reviendrons plus loin[6]. En ce qui concerne la première, la notion de rythme d'utilisation des voies, permettant de dissocier le grand réseau de circulation de celui des voies mineures situées dans les zones d'habitation, est en partie renforcée par des raisons de rentabilité. Il est de même opportun d'adapter le mieux possible le tracé secondaire aux courbes de niveau du terrain sans recourir à de grands travaux de déblaiement et de remblai, d'où la prédominance des tracés curvilignes dans les zones vallonnées, adaptées aux quartiers pavillonnaires.

Économie privée

Elle se fonde essentiellement sur la rentabilité du réinvestissement des capitaux dans la construction des édifices. Il s'agit d'une véritable industrie, gouvernée par la loi économique de l'offre et de la demande et par la fixation de la valeur en fonction non pas du prix de revient, mais du rendement. Cette industrie possède toutefois une caractéristique qui en freine l'activité : l'immobilisation d'un capital considérable ; en conséquence, l'action de l'État, des municipalités et des autres organismes publics dans ce domaine ne peut s'exercer directement que pour une petite partie et doit se limiter à la fonction – très utile, au demeurant – d'encourager et de diriger la construction des bâtiments, de combattre les monopoles et l'agiotage, qui créent des prix artificiels, et de pourvoir autant que possible, directement ou en subventionnant l'initiative privée, à la construction de certains types d'habitations comme les logements populaires qui, moins rentables, sont négligés par la spéculation.

Un autre facteur de fluctuation dans l'industrie du bâtiment est la concurrence que font aux constructions nouvelles les constructions déjà existantes, nées dans des conditions de production bien différentes ; et nous avons mentionné, à ce sujet, la distinction caractéristique entre

6. Voir *infra*, chapitre V.

villes en expansion et villes en décadence, qui est directement liée à des facteurs économiques, en particulier à la valeur des terrains constructibles. [...]

Toute la politique d'aménagement urbain des municipalités, sous-tendue par un programme bien précis, doit avoir pour objectif soit de mener à bien cette tâche de régulation et de développement, par tous les moyens disponibles, soit de récupérer au moins une partie de la plus-value acquise par les terrains constructibles.

D'ordinaire, on se trouve en effet dans une situation absurde et injuste : les aménagements urbains appauvrissent les municipalités qui, comme nous l'avons dit, ne trouvent pas les fonds nécessaires pour les réaliser comme prévu et dans les délais, alors qu'ils enrichissent les particuliers, qui voient la valeur de leurs terrains se modifier, non du fait de leur propre initiative, mais en conséquence des tracés et des moyens de communication suscités par le développement urbain.

Parfois tout cela est rendu encore plus compliqué par des spéculations perverses sur les terrains, qui altèrent l'application normale des règles économiques de l'offre et de la demande [...]. Ainsi, il arrive souvent qu'une grande partie des terrains constructibles soit aux mains d'un petit nombre de propriétaires, qui établissent entre eux un véritable *trust* pour faire monter artificiellement les prix ; dans certains cas, ces propriétaires possèdent aussi un grand nombre de bâtiments déjà existants, et ils ont donc intérêt à empêcher la construction conséquente d'habitations nouvelles et la baisse des loyers due à la concurrence que celles-ci feraient aux immeubles anciens, qui leur servent à entasser les hommes et à accumuler l'argent.

Dans ces circonstances, le seul vrai remède direct, permettant de franchir le cercle à l'intérieur duquel s'exercent ces monopoles et d'atteindre à l'extérieur de vastes zones de terrains à mettre en valeur, résiderait dans des moyens de communication rapide. Mais pour que ce remède puisse être appliqué avec succès, il faut : 1) que

la municipalité, ou un autre organisme financier qui en dépend, dispose de la propriété de ces zones ou, tout au moins, en ait le contrôle ; 2) que les communications et la valorisation des terrains soient sous la tutelle de l'organisme ou de la municipalité qui en prend l'initiative. Si ce n'est pas le cas, la concurrence devient impossible et les conditions dénoncées se reproduisent dans un périmètre plus vaste. [...]

Des considérations précédentes et des applications concrètes que nous en avons données, nous pouvons tirer les conclusions suivantes :

1. L'économie publique et l'économie privée – la première plus que la seconde lorsque le prix du terrain représente une somme considérable – cherchent toutes deux à exploiter les terrains en construisant des bâtiments très élevés ; elles se trouvent ainsi en pleine contradiction avec les nécessités de l'hygiène, qui impose de réduire la densité des bâtiments et réclame, en particulier, que leur hauteur soit modérée. Nous avons vu en effet qu'il suffit d'avoir un quartier à tissu semi-dense (avec seulement quatre niveaux et un rapport d'un tiers entre surface habitable et surface construite totale) pour être en deçà du module théorique de 40 mètres carrés par habitant que requiert une bonne hygiène de l'habitat : ce module ne serait plus que de 20 mètres carrés environ si les bâtiments avaient six étages au lieu de quatre. Les règlements d'urbanisme et les mesures prises pour modérer les prix des terrains doivent donc intervenir pour concilier ces deux tendances, en établissant des limites de bon sens, tout en imposant l'alternance de zones de types divers, à tissu lâche ou dense.

2. Le prix du terrain constructible est l'élément qui pourrait mettre d'accord l'économie publique et l'économie privée, à condition d'être récupéré, en tout ou partie, par les administrations municipales au lieu de bénéficier aux propriétaires des terrains, ou d'être utilisé par

eux pour les dépenses d'aménagement mises à leur charge. Il apparaît en effet, d'après les calculs effectués dans des conditions non exceptionnelles, que l'augmentation de la valeur foncière, lorsqu'on passe du terrain agricole au terrain constructible, est à peu près équivalente (et parfois presque égale) au coût des travaux concernant la voirie, les équipements, etc., qui rendent précisément le quartier constructible. Nous entrons, avec ces notions, dans le vaste domaine de la politique urbaine et de la législation économique qui en dépend ; nous en parlerons en détail par la suite.

3. L'industrie du bâtiment a pour caractéristique d'immobiliser des capitaux importants et d'avoir une rentabilité telle que les capitaux en question ne peuvent être rémunérés que si les revenus des loyers sont relativement élevés. Les techniques de construction à bas prix, les faibles taux d'intérêt ou les subventions qu'apportent les organismes publics, les exonérations d'impôt ou d'autres charges peuvent certainement beaucoup améliorer la situation et donner à l'équation de la rentabilité des solutions plus satisfaisantes ; mais, précisément à cause de leur lourdeur, elles sont difficiles à appliquer sur une vaste échelle.

Ces notions et ces constats font clairement apparaître les raisons pour lesquelles la plupart des villes modernes sont encore très loin de remplir les conditions qui, du point de vue social, devraient être celles de la vie civilisée. Si les théoriciens qui établissent les coefficients [...] avaient regardé en face cette vérité, ils auraient peut-être des idées plus réalistes sur le développement des villes nouvelles et sur l'aménagement des villes anciennes, ainsi que sur l'immense travail qui reste à accomplir pour faire en sorte que la réalité des constructions urbaines ne soit pas trop éloignée des souhaits formulés.

Voyons plus en détail ce qui se passe dans les zones nouvelles des villes italiennes. Pour ce qui est de la lar-

geur des voies, on trouve presque toujours les mêmes proportions correctes, car d'autres raisons (de circulation) interviennent pour exiger que les espaces découverts soient très vastes. La situation italienne est moins favorable en ce qui concerne les jardins et les villas ; si les magnifiques parcs extra-urbains, qui sont souvent le vestige d'anciennes villas princières, ne manquent pas, les espaces verts, si beaux et utiles, disséminés à l'intérieur des villes, à proximité de chaque habitation, se raréfient presque partout. Quant aux jardins privés existants, ils font l'objet de destructions déplorables et insanes, mal jugulées par les lois qui ne peuvent pas grand-chose contre l'avidité de la spéculation, soucieuse de revendre les terrains constructibles avec une forte densité d'occupation et à des prix élevés.

Les tracés des nouveaux quartiers n'ont été rationnellement établis que dans quelques cas récents, où la science de l'urbanisme a fait enfin entendre sa voix ; mais, beaucoup plus souvent, ils manquent de logique autant que de rythme. Si dans les rares et médiocres zones pavillonnaires, ainsi que dans les zones excentrées à demi mortes, la concentration de la population est faible, elle atteint un taux énorme dans les quartiers à tissu dense créés par la spéculation. Le zonage qui permet une répartition équitable des constructions et prévoit une nouvelle extension urbaine n'existe que dans très peu de centres, et il est rare qu'il soit considéré comme un moyen de contrôler les intérêts privés et de les subordonner à l'utilité publique.

Mais le problème peut-être le plus grave de tous est que les conditions économiques contraignent le plus souvent les classes pauvres à résoudre leurs difficultés de logement en s'entassant dans des espaces réduits, véritables taudis, anciens ou nouveaux, qui sont la négation de l'hygiène, de la dignité et de la morale. [...]

Il faut donc aborder le problème de front en renversant la formule appliquée jusqu'ici, c'est-à-dire en prenant pour base la part que les familles indigentes sont à même

de payer, et surtout en tenant compte des contraintes *quantitatives*, de façon à établir le niveau réel des besoins, au lieu de se contenter de solutions partielles et d'expériences sans lendemain que l'on fait passer pour des solutions globales dans les discours officiels.

Ces tentatives sans rapport avec les besoins réels finissent par se révéler très nuisibles, car elles donnent à la plupart des gens la conviction sincère qu'il suffit d'installer quelques maisons ouvrières et quelques lignes d'autobus pour résoudre l'ensemble des problèmes démographiques et sanitaires d'une ville[7].

Il faut aussi que, dans la politique de logement des classes indigentes, on évite d'intégrer, comme cela est déjà arrivé trop souvent, les coopératives de professionnels et de fonctionnaires qui, avec leurs exigences de confort ou de luxe, s'exposent à priver les pauvres de l'argent sacré qui leur revient. Pour les classes sociales dont le logement peut être assuré par l'industrie privée, ni l'État, ni les autres organismes publics ne devraient jamais intervenir, car ils doivent concentrer toutes leurs ressources en faveur des logements à loyer véritablement économique : ils obtiendront ainsi une efficacité maximale en termes de construction et en termes sociaux, tout en ayant la certitude que les autres secteurs de la construction sauront s'adapter et prendre les décisions nécessaires pour leur propre compte.

Ainsi délimité, le vaste problème social du logement pourra être progressivement résolu par l'État, qui doit l'envisager dans sa réalité nue, en réduisant le plus possible les dépenses de construction et en stabilisant et confirmant les aides publiques, en ne faisant pas abstraction de l'intervention privée, mais en comblant le manque à gagner, selon des calculs précis, grâce à l'une

7. Sur la situation analogue que l'on trouve dans les villes allemandes, pourtant si évoluées et d'un urbanisme si ordonné, voir B. Schwan, *Die Wohnungsnot und das Wohnungselend in Deutschland*, Berlin, 1929.

ou l'autre des nombreuses formules dont notre vie économique abonde ; le problème du logement populaire est alors assimilé à ceux que posent tant d'autres services, qu'il s'agisse de la distribution de l'eau ou de la construction de routes et de lignes secondaires de chemin de fer, où l'État intervient avec des subventions bien définies afin de rétablir l'équilibre financier de l'opération[8].

Dans cette brève parenthèse, nous avons voulu évoquer en termes volontairement triviaux le problème de l'insuffisance des logements populaires, car il contient implicitement celui, beaucoup plus vaste, de l'habitat urbain. Ce problème se présente sous des formes certes très diverses selon les cas, et a peu d'importance dans les villes en décadence ; mais il est presque partout très alarmant dans les villes en expansion, où la vitalité de leurs industries et de leur commerce fait affluer et s'entasser la masse des travailleurs.

A côté de ce problème quantitatif, d'autres éléments sont la cause de graves désordres dans les agglomérations modernes et on pourrait presque les qualifier de « maladies urbaines » : faiblesse des tissus due à une circulation anémique, congestion par hyperémie, véritables et énormes tumeurs, gale résultant d'infections parasitaires... [...]

Deux de ces maladies urbaines les plus typiques, dont l'une a pour cause la richesse, l'autre la pauvreté, sont les *skyscrapers* américains et les baraquements qui pullulent autour de toutes les grandes villes.

Le *skyscraper* est le produit direct de l'implantation non réfléchie et erronée d'un établissement urbain dans lequel on n'a su ni distribuer les constructions ni hiérarchiser les communications. On le trouve surtout à New York, où le quartier des affaires, situé dans la presqu'île

8. Sur cette question du financement des HLM, voir les communications et discussions publiées dans les *Atti del congresso internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori*, *op. cit.*

de Manhattan, au confluent de l'Hudson et de l'East River, a été saturé, sans possibilité d'expansion ni de liaisons régulières avec la périphérie. Ne pouvant s'étendre en surface, le quartier a dû se développer en hauteur, et les réseaux des voies de circulation, très insuffisantes, ont dû être multipliés sur quatre ou cinq niveaux superposés. La spéculation, stimulée par le laxisme excessif des règlements d'urbanisme qui autorisent à construire sans limitation de hauteur, a fait le reste, atteignant des prix inouïs (parfois plus de 30 000 dollars le mètre carré). Si le *skyscraper*, du point de vue technique aussi bien qu'esthétique, peut être considéré comme la production la plus intéressante de l'architecture moderne, au point de vue urbanistique c'est un tyran absurde et dangereux : au regard de l'hygiène, à cause de la carence d'air et de lumière qu'il provoque dans les rues comme à l'intérieur des édifices ; au regard des communications, à cause de la concentration démographique qui pèse de façon intolérable sur les moyens de transport, particulièrement aux heures de pointe ; au regard de l'économie, à cause de son incidence démesurée sur le prix des terrains et à cause de son gigantesque coût unitaire de fabrication qui, en faisant reposer, de façon irrationnelle, tout le poids de la construction sur une base réduite, oblige à en augmenter la résistance au-delà du nécessaire, ce qui rend le *skyscraper* six à huit fois plus coûteux qu'un édifice de capacité équivalente et de dimensions ordinaires, bâti sur un terrain d'une superficie adéquate. [...]

Le baraquement est un produit spontané de la libre initiative du peuple, qui veut à tout prix posséder une maison et la réalise au mieux avec des résidus de construction : tôle, bois, tuiles en tout genre. On pourrait, sous cet aspect, le considérer avec sympathie si, en l'absence de toute norme de construction et de tout équipement sanitaire, il ne contrevenait gravement aux règles de l'hygiène, donnant bien souvent à l'entrée des villes le spectacle de la misère et de l'abrutissement en guise de bienvenue aux étrangers. Et encore, si ces quartiers de

baraquements étaient reconnus[9] et réglementés, si leur emplacement était fixé et si, malgré leur caractère provisoire, ils étaient assujettis à certaines règles simples d'hygiène et d'esthétique (fondées sur le jeu des formes et des couleurs), sans pour autant endiguer les initiatives et les ressources parfois ingénieuses de chaque constructeur, le mal ne serait pas grand. Mais les autorités se désintéressent le plus souvent de cette activité et sont incapables de l'empêcher, laissant les spéculateurs se livrer sur ces terrains à une scandaleuse exploitation de la misère.

Ces deux cas extrêmes nous offrent l'exemple, éminemment dangereux, de déviations par rapport à une organisation urbaine qui, souvent, faute d'avoir été établie organiquement en temps voulu, peut difficilement être reconstituée à l'aide d'expédients. Le phénomène du « bidonville[10] », c'est l'anarchie qui se répand et prend racine dans les conditions économiques misérables où vit le peuple. Le cas des édifices très élevés (même s'ils n'accueillent pas de logements, mais des bureaux publics ou privés), c'est l'individualisme arrogant qui écrase la collectivité, mais trouve le moyen de dissimuler son caractère antisocial derrière les séductions de la nouveauté, de l'admirable organisation technique qui le rend possible et de l'aspect fantastique qu'il donne à la ville. Dans le hall du Chrysler Building, l'édifice le plus haut de New York, dont la construction vient d'être achevée, on voit une plaque en l'honneur du constructeur, M. Chrysler, pour sa contribution au développement de la cité ; c'est l'association des propriétaires et des commerçants de la 42e Rue, sur laquelle s'élève la gigan-

9. Cette idée a été développée bien plus tard, dans le contexte du sous-développement, par l'ethnographe anglais John Turner (*Freedom to build : dweller control of the housing process*, New York, 1972). Elle a été appliquée, en particulier, au Maroc à la fin des années 1960 *(NdT)*.

10. Nous traduisons ainsi le néologisme *baracchismo* forgé par Giovannoni à partir de *baracca* et qui est synonyme du français « bidonville », aujourd'hui repris tel quel en italien *(NdT)*.

que masse du bâtiment, qui a offert cette plaque, c'est-dire les mêmes personnes qui seront privées de lumière, parviendront plus à respirer et ne pourront plus circu- dans la rue lorsque l'édifice, chaque jour, se videra de population. On ne peut concevoir plus grand aveugle-nt que celui qui naît du préjugé et de l'intérêt pécu-aire !

A cette conception morbide (alimentée par l'erreur vique et l'intérêt individualiste) du développement rtical de la ville s'oppose l'idée latine, plus équi-orée, d'une ville ni exagérément centralisée, ni décen-ée à l'excès, formée de bâtiments qui, de préférence, ne épassent pas cinq niveaux. En Italie, en particulier, cette nitation de la hauteur n'est pas seulement rendue néces-aire par le souci de préserver le tissu des cités his-riques, mais aussi par mesure de sécurité, étant donné fréquence des tremblements de terre qui caractérise la lupart de ses régions.

Que cette ville, qui est la nôtre, soit rythmée par des ues et des places ; qu'elle ait de petits jardins insérés ans le tissu des édifices plutôt que des parcs colossaux ; u'elle évite la formation d'un quartier d'affaires unique, ais développe de préférence plusieurs centres au lieu d'un ; qu'elle adopte un zonage précis et clair des types de construction, mais n'exclue pas de sa vocation les quartiers mixtes d'habitation et d'affaires.

La ville en tant qu'organisme cinématique

Le domaine où, mieux peut-être que partout ailleurs, la vie moderne se manifeste directement est celui de la circulation urbaine. L'expansion d'une ville sur une étendue correspondant à l'importance de sa population n'est rendue possible que par des communications toujours

plus rapides et intenses, qui n'ont rien de comparable avec les moyens embryonnaires d'autrefois ; l'approvisionnement nécessaire aux industries, au commerce, au ravitaillement d'une ville repose sur une organisation démultipliée du trafic ; ce qui requiert des artères aptes à le contenir et le canaliser de façon à lui donner une régularité mécanique, sans laquelle les fausses manœuvres et les embouteillages neutralisent toute efficacité.

Ainsi la rue, qui autrefois servait presque seulement à délimiter les îlots et à accéder aux habitations [11], est devenue essentiellement un organe du mouvement.

Chacun des systèmes de communication qui se sont développés durant les dernières décennies a imposé ses exigences spécifiques, auxquelles tout le schéma urbain doit s'adapter. Il en est résulté un bouleversement révolutionnaire de la structure de la ville. Tramways à chevaux et tramways électriques, omnibus et autobus, chemins de fer secondaires extra-urbains et métropolitains se sont succédé en un temps relativement bref, alors que, de toute évidence, les voies urbaines ne pouvaient changer aussi rapidement de tracé et de largeur.

Aujourd'hui néanmoins, étant donné la perfection atteinte par les moyens de transport mécaniques, et en tenant compte de l'exemple de certaines villes étrangères qui, dans cet ordre d'activités, sont très en avance sur les villes italiennes, nous pouvons raisonner sur cette question en nous appuyant sur des principes assez précis. Peut-être à l'avenir verra-t-on les moyens de transport

11. Jusqu'à la fin du XVIe siècle, les carrosses n'étaient pas en usage à l'intérieur des villes et seuls les personnages de rang élevé se déplaçaient en chaise à porteurs, quand ils ne chevauchaient pas des mulets. Hénard, dans son essai historique sur Paris, rapporte que la seule exception fut celle de la femme et de la fille d'Henri II, qui traversaient la ville en voiture. Mais au siècle suivant, cet usage commença à se répandre, et dès 1612 on vit apparaître aussi les voitures de location ; en 1658, on comptait à Paris 310 carrosses de luxe. A Rome, la même évolution s'est traduite, en architecture, par la transformation, dans les palais seigneuriaux, des portes d'entrée déjà existantes, qui ont été agrandies pour laisser passer les carrosses.

ériens rendre possibles des parcours très rapides et permettre d'étendre considérablement le périmètre de l'habitat autour de la ville ; mais ce type de ville ou, pour mieux dire, de retour à la campagne ne semble pas devoir se réaliser dans l'immédiat. Nous pouvons toutefois en rêver et imaginer un nouveau mode de vie [...].

Pour l'instant, le mode de transport en progrès rapide dont il faut tenir compte est l'automobile privée, qui (sauf dans le cas très particulier des voies réservées aux automobiles[12]) donne une importance nouvelle à la rue ; l'automobile appartient au type des véhicules indépendants, mais sa vitesse est supérieure à celle des autres, ce qui se traduit par une série d'exigences viaires et par de nouvelles possibilités offertes au développement urbain.

Des relations de divers ordres interviennent entre la ville (son tracé et son développement) et les moyens de communication.

L'une de ces relations lie le schéma du réseau viaire à l'ensemble du système des transports et à leurs types spécifiques. Comme l'a bien dit l'urbaniste allemand Siercks, « concevoir un plan régulateur, sans avoir auparavant entrepris l'étude rationnelle de la planification des transports rapides et des transports auxiliaires, est aussi absurde que de concevoir un projet d'usine sans savoir au préalable quel type de travaux on y effectuera ». C'est pourquoi il ne suffit pas de tracer, d'une manière générale, de larges voies ; il faut encore faire en sorte qu'elles s'intègrent à un système organique et à une distribution bien étudiée des divers moyens de transport.

12. Contemporaines des premières autoroutes américaines, c'est en Italie qu'ont été conçues et réalisées les premières autoroutes européennes. Un premier projet à vocation régionale, conçu en 1922, voit ouvrir son premier tronçon en 1924 entre Milan et Varèse. A l'époque où écrit Giovannoni, les autoroutes italiennes sont déjà pensées en termes de réseaux. Rappelons que la première autoroute française ne sera ouverte qu'après la Seconde Guerre mondiale *(NdT)*.

Relations entre les moyens de transport et le développement urbain

Une autre relation, plus importante, lie les moyens de transport et les programmes de construction à venir. [...] On peut dire qu'un double rapport unit la construction d'une ville et ses moyens de communication : les déplacements actuels dépendent en partie de la structure urbaine actuelle [...] et, réciproquement, l'organisation urbaine à venir, tout le développement, toute l'orientation de la ville dans le futur dépendront en grande partie de ces déplacements, et tout particulièrement des déplacements en train et en tramway. [...]

Expliquons-nous mieux. Si l'implantation d'un réseau de tramways en direction d'une région excentrée se fonde sur les critères mesquins d'un maigre profit à court terme et non sur la vision globale des intérêts qui, dans l'avenir, compenseront les pertes financières des premières années, elle aura pour conséquence des constructions mesquines et dispersées : petites villas isolées, pavillons, entrepôts, etc. ; et leur développement hybride hypothéquera la croissance homogène et régulière que l'on voudrait obtenir par la suite. Là où des logements populaires ou des bâtiments industriels ont déjà commencé à s'élever, il sera difficile d'édifier de vastes logements pour la classe moyenne ; là où l'on aura opté pour un type de tissu lâche, celui-ci se prêtera mal ensuite à la mise en œuvre d'une urbanisation compacte ; bien plus, il deviendra une strate morte, qui empêchera ou retardera le développement des quartiers à venir en les isolant du centre. [...]

Mais, réciproquement, les dispositions relatives aux moyens de transport se révèlent vaines sur le plan de l'aménagement urbain et désastreuses sur le plan financier si la conception d'ensemble du plan régulateur d'extension est erronée, autrement dit si dans les artères de communication (centripètes ou latérales), dans le type

des îlots, dans la relation qu'îlots et rues entretiennent avec le mode d'urbanisation, dans l'étude des éléments singuliers, tels que les rues et les places, dans les principes juridiques, économiques et réglementaires qui régissent les rapports entre établissements privés et publics, il manque une véritable correspondance organique avec l'objectif qu'on se propose et avec la fonction que doit remplir le nouveau quartier dans le développement, à court ou long terme, de la ville. [...]

Chaque parcours doit en conséquence être conçu de façon organique, comme un vaste schéma cinématique embrassant, autant que possible, le présent et l'avenir ou, au moins, être susceptible d'un développement progressif. Tracer des sections de voies sans savoir où elles peuvent se prolonger, établir des lignes de tramway ou de train – métropolitaines ou périphériques – sans tenir compte de leur fonction dans l'organisation urbaine, voilà les manifestations d'un empirisme qui se substitue à une conception rationnelle. [...]

Les rapports mutuels qu'entretiennent la circulation et le développement urbain peuvent être mis en évidence par certaines considérations plus particulières et par des équations chiffrées.

Lignes isochrones

[...] Sans prendre en compte, pour l'instant, ni les deux extrêmes que sont les voies piétonnières et le métropolitain (qui ont nécessairement un site propre), ni le cas exceptionnel des voies réservées aux automobiles, les autres moyens de transport ont pour site les voies radiales, et leur activité, rendue possible par le tracé et par la largeur des voies elles-mêmes, actualise la tendance potentielle à la construction dans la zone périphérique desservie par ces moyens de communication.

Mais, au-delà de cette fonction pionnière à l'égard du

développement urbain, lorsque celui-ci a atteint sa pleine expansion, les voies de circulation doivent encore être en mesure d'absorber le mouvement même qu'elles ont contribué à créer, sans congestion susceptible de réduire la constance de la vitesse. C'est pourquoi il faut concevoir ces voies en tenant compte de leur débit futur, tout comme dans les constructions hydrauliques on calcule les caractéristiques des canaux de bonification ou d'irrigation, en prévoyant la situation qui résultera du nouveau régime des eaux, sans non plus négliger d'évaluer la diminution de la « franchise[13] » du terrain. Il faut en outre discipliner le trafic de proximité qu'elles accueillent, afin que les croisements avec les voies périphériques ou les autres voies transversales n'occasionnent ni embouteillages ni retards ; il faut enfin considérer l'effet perturbateur du flux qu'elles engendrent lorsqu'il atteindra ce que nous avons appelé le centre cinématique de la ville. [...]

Antithèse entre la circulation et le trafic local

Le petit trafic local, attenant aux quartiers d'habitation, est l'une des causes majeures d'irrégularité ; nous allons le montrer rapidement. La succession serrée des maisons, avec des commerces et des entrepôts, les entrées des habitations, les garages ouvrant au rez-de-chaussée, etc., occasionnent de nombreux arrêts des véhicules, des manœuvres pour entrer ou sortir des porches ou pour tourner, ce qui provoque une occupation temporaire de la chaussée, en restreint la largeur et rend le flux du trafic discontinu et pénible. Ce phénomène, que l'on a appelé la résistance latérale, pourrait être comparé (sans pour autant que l'on doive appliquer la formule de

13. Le mot employé ici par Giovannoni *(franco)* désigne la distance entre le niveau maximal que l'eau peut atteindre et celui auquel elle ne doit pas parvenir *(NdT)*.

Bazin[14]) au frottement qui résulte du passage de l'eau entre les parois d'une canalisation, avec les retards et les remous qui s'ensuivent. A quoi il faut ajouter l'encombrement dû aux nombreux croisements avec les rues transversales, qui provoquent des arrêts parfois très longs des véhicules, des ralentissements et des risques de collision.

En outre, les habitations souffrent du mouvement continu et intense des véhicules, bruyants et dangereux pour les habitants.

Subdivisions du réseau de circulation

On voit donc se dessiner l'avantage présenté par la séparation des deux fonctions devenues antagonistes, en créant, d'une part, un réseau d'artères de grande circulation, au tracé bien défini, dont la largeur est calibrée par rapport au mouvement prévu pour chacune, et, d'autre part, une trame de voies secondaires, relativement tranquilles, faites pour les habitations et le petit commerce, et donc pour les déplacements locaux. Le grand réseau doit relier les nœuds principaux de la vie urbaine, les centres d'affaires, les points d'arrivée des communications extérieures et de l'approvisionnement, les nœuds de passage obligatoires ; le réseau secondaire doit rayonner dans chaque quartier à partir de ces nœuds.

Cette conception rythmique de la ville ultramoderne remplace désormais le schéma qui a prévalu dans la seconde moitié du siècle dernier, consistant en un réseau de rues toutes semblables, assez larges si on les considère individuellement, mais toutes trop étroites si on les rapporte aux nouvelles conditions de circulation. Les

14. Henri-Émile Bazin, ingénieur hydraulicien (1829-1917), auteur de *Recherches sur l'écoulement des eaux dans les canaux découverts* (1858), *Recherches hydrauliques* (1865) et *Expériences nouvelles sur l'écoulement en déversoir* (1898) *(NdT).*

villes américaines qui ont appliqué systématiquement ces solutions purement géométriques, déraisonnables et inappropriées en termes de circulation, ont dû élargir leurs rues, au point d'atteindre des rapports aberrants et antiéconomiques entre les dimensions des rues et la surface totale des quartiers, sans pour autant éviter l'énorme congestion de certaines voies. Elles tentent aujourd'hui de la combattre à coup d'expédients complexes et artificiels, telle la superposition des chaussées.

Le principe ici exposé de la séparation du grand système de circulation et des petites communications s'applique à d'autres aspects de la circulation.

Ainsi peut-on établir, au sein du système principal, et éventuellement dans les systèmes secondaires, une subdivision nette entre les différents types de trafic : 1) le trafic externe ou de passage, qui doit être dirigé vers des voies périphériques afin de ne pas encombrer l'intérieur de la zone habitée, avec laquelle il n'a pas de rapport ; 2) le trafic convergeant vers le centre ou les nœuds principaux tels que les gares, les ports, les marchés, qui doit être recueilli dans des voies radiales ou de coordination entre ces nœuds ; 3) enfin, le trafic local, interne à chaque quartier.

On accentue ainsi toujours davantage l'adaptation à un système de déplacements bien prévus et définis, qui ne laisse pas au hasard ou à l'arbitraire des directeurs de compagnies de tramways ou des conducteurs de camion le choix de suivre un parcours plutôt qu'un autre, mais qui le canalise en établissant une hiérarchie des voies, en définissant la durée et la commodité des trajets et en intervenant, là où c'est nécessaire, avec les moyens du contrôle routier. Ce schéma rationnel est analogue à celui qui est mis en œuvre dans les bonifications hydrauliques, où les canaux pour les eaux extérieures sont bien distincts des collecteurs d'eaux intérieures : ceux-là sont confinés à la périphérie, ceux-ci sont situés dans des zones de dépression isolées ; tous sont proportionnés, par leur largeur et par leur tracé, aux crues prévues ainsi qu'à l'en-

semble du plan établi pour le transport de l'eau et l'assèchement des terrains. [...]

Subdivisions et contrôle du trafic

L'autre subdivision, qui découle des principes exposés ci-dessus, consiste à donner à chaque moyen de communication un site propre, en fonction du type des véhicules et de leurs caractéristiques de vitesse et de mode d'implantation. Cette procédure est en vigueur en ce qui concerne les chemins de fer, les tramways de banlieue, le métropolitain et les voies destinées à l'automobile ; elle tend à s'affirmer toujours plus, pour les autres moyens de transport, même à l'intérieur des villes ; et elle vise à régulariser le mouvement par l'adoption d'une vitesse unique et par l'abolition des retards et des brusques interruptions qu'entraînent inévitablement le trafic mixte et la confusion entre voies de circulation et voies d'habitation.

Ce but peut être atteint de deux façons différentes : ou par de larges voies, dont la chaussée est divisée transversalement en plusieurs couloirs plus petits, certains pour le trafic lent, d'autres pour le trafic rapide, d'autres encore pour les tramways et, éventuellement, pour les chevaux ; ou par l'installation de voies distinctes pour des moyens de circulation distincts : en attribuant, totalement ou partiellement, un site propre aux tramways ; en décidant que le passage des camions de marchandises ne peut se faire qu'en empruntant certaines rues, à l'exclusion des autres ; en limitant, de la même façon, la circulation des bicyclettes ; parfois, enfin, en réservant certaines rues au passage des seuls piétons, à l'exclusion de tout véhicule. Parfois ces différentes activités ne se déroulent respectivement qu'à certaines heures de la journée, comme par exemple sur la Rambla de Barcelone, où le passage des véhicules est interdit à l'heure de la promenade.

Nous sommes là au cœur de la question du contrôle du trafic, qui a connu ces dernières années un développe-

ment et un perfectionnement admirables, au point d'apporter une aide très appréciable à l'urbanisme dans l'aménagement des communications urbaines. Si l'on ajoute aux dispositions indiquées plus haut l'institution d'un sens de circulation obligatoire pour certaines rues, de règles notifiant la manière de traverser les places et les carrefours, la localisation des aires de stationnement, etc., on aura défini les éléments d'une organisation complexe, dont la régulation des déplacements urbains tire une plus grande efficacité, même dans le cadre des schémas et des espaces inadaptés, tels que ceux des villes anciennes [15].

La répartition des moyens de transport publics dans les diverses zones et sur les diverses voies est étroitement liée à cette question. Une expérience intéressante, dans ce domaine, est menée en ce moment à Rome, où le réseau des tramways prend la forme d'un grand anneau empruntant les berges du Tibre, l'enceinte des murs de la ville et des tronçons de raccordement, sans jamais passer par le noyau central, exclusivement desservi par les autobus rapides. Les premiers résultats sont bons sur le plan de l'urbanisme, car les voies centrales sont assez

15. Sur cette question, voir M. Dikansky, *La Ville moderne*, Paris, 1927. En conclusion du chapitre le plus important de ce livre, celui qui porte sur la circulation, l'auteur résume ainsi les principales mesures à prendre pour réguler et contrôler le trafic :

1) garages souterrains pour les véhicules à moteur ;

2) passages transversaux, soit souterrains, soit aériens, surplombant les rues ;

3) transport des marchandises de nuit par voie de tramway ou de chemin de fer métropolitain ;

4) suppression totale des véhicules lents ;

5) régulation de la circulation grâce à des voies en sens unique et à un système giratoire sur les places et les carrefours ;

6) abandon des automobiles privées à l'extérieur d'un secteur central plus dense, où ne seront autorisés que les transports en commun ;

7) rues totalement interdites aux véhicules, à l'usage des seuls piétons ;

8) rues totalement réservées aux véhicules, où le passage des piétons ne peut se faire que par des passerelles et des souterrains.

dégagées et les embouteillages sont réduits ; le parcours des autobus est en effet plus souple que celui des tramways, car il peut être modifié ou dédoublé. On remarquera seulement que l'anneau des tramways est trop vaste, notamment lorsqu'il traverse la zone de la Promenade archéologique, morte pour le trafic, et que le coût élevé des autobus a des conséquences économiques assez lourdes. Il n'est donc pas improbable que cette expérience prélude à la mise en place de moyens plus ambitieux et efficaces, pour lesquels des études préparatoires sont déjà prêtes : je veux parler d'un métro souterrain[16].

Naturellement, dans ce cas, comme presque toujours dans la réalité, le problème interfère avec celui de l'aménagement et de l'adaptation des centres anciens et de leurs rapports avec les quartiers nouveaux.

Plans géométriques

Si nous posons maintenant la question de la circulation en termes d'aménagement urbain, il nous faut examiner tout d'abord les schémas types des systèmes cinématiques, puis leurs organes, comparables à ceux d'une grande machine.

Dans la mesure où le réseau des grandes communications coïncide avec celui des voies (si l'on excepte les moyens de transport sur site propre), il renvoie aux conceptions géométriques bien connues, dont les plus caractéristiques sont celle de la ville en toile d'araignée à développement concentrique et celle de la ville en

16. Dans la très grande majorité des cas, ni l'autobus (à cause de sa faible capacité), ni le métropolitain (à cause de son coût d'installation énorme) ne répondent aux exigences de la rentabilité industrielle ; ils doivent donc être soutenus par des subventions étatiques et municipales, dans l'intérêt de la ville. C'est une question très importante, mais qui n'entre pas dans le cadre du présent exposé. [Ce métro n'a été ouvert à la circulation qu'en 1955 *(NdT)*.]

damier aux voies orthogonales (dont nous avons vu les prototypes dans les villes grecques et romaines). La première conception est illustrée par des villes comme Vienne, Moscou, Amsterdam et, en partie, Paris et Cologne ; la deuxième, par des villes comme Turin, Mannheim et presque toutes les villes américaines, où le système est parfois porté à ses conséquences extrêmes, avec des rues qui s'allongent indéfiniment sur plusieurs kilomètres, comme à New York.

Sans entrer pour l'instant dans les autres questions de nature esthétique ou sanitaire, et sans parler des nombreuses difficultés que soulève l'adaptation de types aussi rigides à la variété planimétrique et altimétrique de la région occupée[17], il apparaît que ni le premier type, qui accentue la configuration monocentrique, ni le second, qui l'exclut, ne sont satisfaisants pour la circulation.

Dans le schéma en toile d'araignée, cher à certains théoriciens modernes, tel Wolf, le rythme de croissance de la vie et des déplacements urbains conduit à surcharger toujours davantage les zones centrales, même si l'adoption, en temps voulu, de larges voies annulaires comme le Ring de Vienne a opportunément permis de faire passer les communications transversales sans toucher au noyau central ; dans un tel schéma, les communications entre les nœuds extérieurs – gares, ports, marchés – se révèlent plutôt difficiles. Dans la ville en damier, le centre urbain finit par se former de la façon la plus irrationnelle au regard de la géométrie et des communications, comme ce fut le cas à New York, étranglée entre les rives de l'Hudson et de l'East River ; et ce schéma s'avère inadéquat, soit qu'il favorise cette tendance, soit qu'il crée plusieurs nœuds de concentration

17. Par exemple, à San Francisco, la cristallisation rectangulaire est si absurdement appliquée à la configuration altimétrique d'une région de collines que les rues rectilignes grimpent parfois sur des pentes gigantesques, nécessitant des escaliers pour les piétons et des funiculaires pour les tramways.

successifs, dont la liaison est malaisée. La mise en rapport direct des points essentiels du trafic au moyen des larges voies du réseau primaire s'obtient assez mal avec cette disposition, qui oblige ordinairement à suivre deux perpendiculaires au lieu d'une diagonale, et qui engendre des tournants brutaux et des croisements très fréquents avec les rues normales, ce qui est absolument contraire à la régularité du mouvement. Quand on a voulu remédier à ces inconvénients en insérant dans le schéma orthogonal des rues diagonales, comme à Washington et Philadelphie, on a abouti à un système hybride, mal adapté, particulièrement aux embranchements avec les deux directions fondamentales.

Le système en toile d'araignée représente la polarisation de la vie urbaine – dans ses constructions et sa cinématique – qui, même à long terme, ne parviendra plus à se libérer d'un programme inflexible, commandé par un centre désormais immuable. Le système en damier représente au contraire l'absence de programme, avec des rues rectilignes qui se prolongent indéfiniment et des quartiers qui s'ajoutent les uns à la suite des autres, interdisant tout rythme véritable. Les exigences et les potentialités du développement urbain et suburbain, dans l'espace et le temps, sont bien trop complexes pour pouvoir être soumises à des schémas aussi rigides, à des squelettes aussi précis.

Beaucoup plus rationnelles qu'il n'y paraît à première vue sont les formes de villes à système mixte : la demi-toile d'araignée (comme à Cologne) ; l'association de différents plans en damier (comme à Londres, Barcelone et Trieste) ; la disposition orthogonale ou en étoile du réseau principal, qui permet de relier le plus directement possible les principaux nœuds urbains, comme dans les nombreux exemples déjà mentionnés de villes du XVIe ou du XVIIe siècle (Rome, Versailles, Karlsruhe), dont les plans sont désormais dépassés par les besoins modernes quant aux dimensions, mais non quant à la logique de leur maillage.

Disposition et liaison des nœuds

S'il est nécessaire de concevoir le réseau de la grande circulation en relation avec les nœuds principaux, il faut réciproquement, lors de l'implantation d'une ville nouvelle[18], que ces nœuds soient opportunément situés, en fonction des déplacements et du trafic qu'ils suscitent. Ces remarques s'appliquent en particulier à la zone industrielle, aux principaux marchés d'approvisionnement et aux gares de chemin de fer.

Les usines et les marchés doivent être situés à la périphérie, de sorte que les marchandises y parviennent de l'extérieur par les routes régionales, par les rocades ou par des dessertes ferroviaires, mais aussi de façon à ce que les communications avec le reste de la ville soient faciles et directes.

Il faut distinguer les gares de marchandises et les gares de voyageurs. Les premières doivent être nombreuses dans les zones périphériques, reliées annulairement entre elles et rattachées à la gare principale d'arrivée et de triage des marchandises, de façon à représenter autant de centres de distribution et d'approvisionnement dans les divers quartiers extérieurs.

Pour les gares de voyageurs, plusieurs exigences opposées s'affrontent. Le cas de figure le plus commode serait celui d'une gare unique, pas trop éloignée des points les plus centraux de la ville ; mais, à moins que le dernier tronçon ferroviaire ne soit, comme à Gênes, entièrement souterrain, cette configuration présente le très grand inconvénient de couper les communications urbaines traversées par les voies ferrées. La circulation ferroviaire est, au demeurant, elle aussi, gravement pénalisée par l'implantation de la gare (de terminus et non de transit) qu'entraîne la pénétration au cœur de la ville.

C'est pourquoi s'impose ordinairement la localisation excentrée d'une ou plusieurs gares, desservies à leur tour

18. Il s'agit ici de quartiers périphériques et d'extensions de villes. Cf. la note 1 du présent chapitre *(NdT)*.

par de vastes parcs ferroviaires encore plus éloignés ; il n'en demeure pas moins que la zone occupée par le réseau ferroviaire constitue toujours, sauf exception, un obstacle au-delà duquel le développement urbain ne peut se poursuivre. Seul le sous-sol peut, dans de tels cas, se substituer aux voies de surface, soit grâce au système déjà indiqué du tracé souterrain des voies de chemin de fer, soit grâce au métropolitain, qui, relié à ce dernier, irrigue toute la ville à partir des gares.

Ces difficultés conduisent à coordonner l'accès et la position des gares de toutes les lignes de chemin de fer, principales ou secondaires, qui desservent la ville ; ici aussi, l'ordre global doit se substituer aux considérations particulières. Les voies de chemin de fer et de tramway de banlieue doivent être placées, dans leur dernier tronçon, en « frise » le long des lignes ferroviaires principales de manière à former un faisceau unique, sans multiplier les franchissements de voies nécessitant des passages surélevés ou souterrains (les passages à niveau devraient être systématiquement abolis) et sans démembrer inutilement les quartiers et les îlots.

Le principe consistant à rechercher l'efficience maximale pour chaque système de communication, en réduisant autant que possible ses interférences avec les autres systèmes, nous ramène au principe de la subdivision, qui doit fournir à chaque mode de transport un site approprié et indépendant.

Séparation et coordination des systèmes

Nous avons déjà mentionné les avenues multiples, subdivisées en voies parallèles destinées à des modes de transport différents : tramways, automobiles, poids lourds, éventuellement deux-roues et chevaux de selle ; nous avons aussi évoqué les mesures de contrôle routier qui obtiennent le même résultat en affectant chacune des rues existantes à une catégorie particulière de véhicules.

Mais les applications les plus complètes sont celles des tramways ou des chemins de fer métropolitains, dont le site est indépendant des rues de la ville, qu'il soit surélevé ou, dans les cas les plus fréquents, souterrain. [...]

Le métropolitain peut avoir un double objectif [...]. Le premier peut être de dégager les rues de la ville dans les noyaux internes trop congestionnés ; le second, de desservir les zones excentriques, en facilitant les déplacements vers la périphérie et en contribuant ainsi à l'extension de la ville. A ces deux objectifs correspondent bien sûr des types de tracé distincts ; dans le deuxième cas, les lignes doivent s'étendre considérablement à l'extérieur du périmètre de la ville.

Parfois ces objectifs sont réunis et harmonisés dans un système complexe. Paris possède un réseau complet, comportant – de manière analogue à la subdivision du trafic routier – des ceintures périphériques, des lignes radiales rapides et des lignes secondaires pour le trafic local, intermédiaires entre le type du métro et celui du tramway[19]. A New York, le *subway* comporte deux lignes bien distinctes, chacune étant pourvue d'une double voie : la première est desservie par des trains omnibus, s'arrêtant tous les 500 mètres, la seconde par des trains directs circulant à 50 kilomètres/heure pour la desserte des zones lointaines ; les trains se composent de huit voitures de 15 mètres de longueur, leur capacité est de 1 200 places et ils se succèdent à des intervalles de moins d'une minute aux heures de pointe sur la première ligne, plus espacés sur la seconde, si bien qu'ils peuvent transporter, en tout, plus de 300 000 voyageurs à l'heure.

19. En fait, dans le réseau parisien, il n'existe alors aucun maillon intermédiaire entre le réseau de voies ferrées national et celui du métro. En revanche, plusieurs ingénieurs français envisagent, autour des années 1930, de créer un réseau régional préfigurant le futur RER (rapport Jayot, 1927 ; rapport Langevin, 1951) *(NdT)*.

Nécessité des données statistiques et de l'étude scientifique des origines et du volume du trafic

Ces questions relèvent du domaine bien plus vaste des services liés au grand trafic intérieur ou extérieur ; nous ne pouvons qu'évoquer ici certains aspects particuliers (fonctionnement, entretien, coût des chemins de fer, des métropolitains souterrains ou aériens, des tramways, des autobus, des transports par voie d'eau, etc.).

Cet exposé sur les transports et les courants de circulation nous impose de redire la double nécessité d'une étroite coordination entre les divers moyens de transport et d'une étude régulière du trafic réel ou prévisible à l'aide de statistiques.

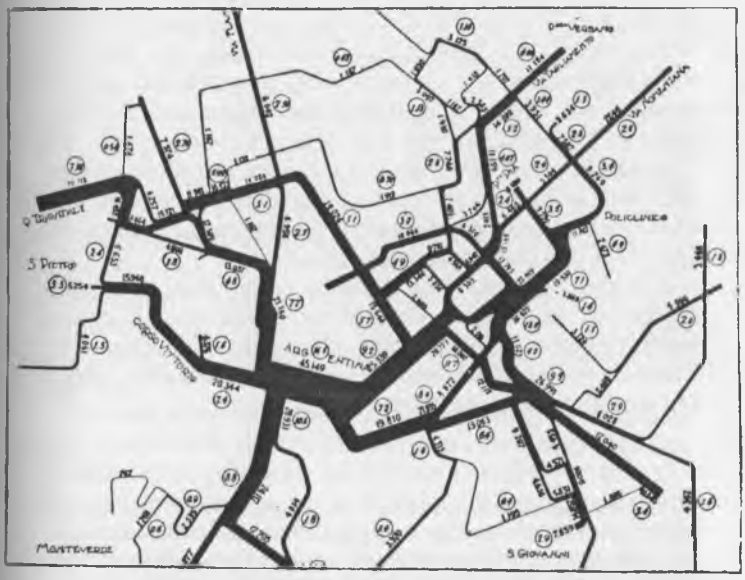


Fig. 18 : schéma faisant apparaître la fréquentation des lignes de tramway existant à Rome à la fin de l'année 1929 (ayant servi de base aux études pour le système d'autobus qui les a remplacées dans les zones centrales, ainsi qu'aux propositions pour un nouveau métropolitain).

Dans ce domaine, l'empirisme domine encore trop souvent. Une enquête précise, poursuivie sur une longue période, du volume du trafic, de la fréquentation spécifique de chaque rue (connaissance à laquelle le cinématographe pourrait utilement contribuer), permettrait de définir les distances auxquelles doivent correspondre les sections ; mais, plus généralement, elle donnerait la possibilité – en profitant, par exemple, des occasions offertes par les interruptions partielles de certaines voies – d'établir les lois qui régissent les divers types de trafic et leur mouvement : relations avec les usines et les centres industriels, nature du « bassin imbrifère » qui draine le trafic, interférences avec d'autres bassins et d'autres courants de circulation[20]. Une telle enquête permettrait aussi de mesurer le caractère discontinu que présente souvent la circulation, en déterminant (comme dans les installations électriques) les « pointes » des diagrammes correspondant aux heures d'utilisation maximale, que les véhicules et les voies doivent être à même de supporter. Et l'on découvrirait que bien des données imprévues exercent une influence sur ce flux discontinu, comme, par exemple, les horaires de travail des bureaux, publics ou privés, et des établissements industriels.

Ces études sont, dans d'autres pays, assez systématiquement engagées ; chez nous, elles sont à peine embryonnaires. Voilà un beau champ de recherches que l'Institut italien d'urbanisme[21], qui vient de naître, pourrait promouvoir et développer.

20. Des études intéressantes dans ce domaine de recherche ont été menées par Hénard, Mariage et Rey pour Paris, par Goodrich, Lewis et Whitten pour les villes américaines ; certaines d'entre elles sont résumées et développées dans un excellent article de C. Chiodi : « Lo studio dei problemi del traffico stradale urbano », *Politecnico*, XI, 1930.

21. L'*Istituto nazionale di urbanistica* a été fondé en 1930 à l'instigation d'Alberto Calzabini (qui en fut le président jusqu'en 1944), de Marcello Piacentini et de Giovannoni. Il était destiné surtout aux architectes libéraux *(NdT)*.

Caractéristiques des voies

[...] Chaque voie possède un *seuil de saturation*, qui peut être considérablement accru grâce au contrôle de la circulation, mais représente néanmoins une capacité maximale. Lorsque celle-ci est dépassée, la seule solution réside dans le recours à des voies secondaires, qui peuvent être plus longues et présenter une plus grande résistance intrinsèque que la voie principale, et sont donc susceptibles de fonctionner lorsque celle-ci a atteint sa limite.

Si nous revenons au bâti, nous voyons qu'il faut maintenir la régularité du « récipient », dont dépend la régularité du flux. C'est pourquoi il faut éliminer toute cause susceptible de provoquer soit le phénomène du « garrot », c'est-à-dire le rétrécissement d'une section, soit celui du « coup de bélier[22] », c'est-à-dire les arrêts brusques d'une file entière de voitures. Le premier est parfois dû à des bâtiments, maisons, portiques ou monuments isolés qui fractionnent la rue en sections brèves, si bien qu'il peut suffire d'effectuer quelques très modestes démolitions partielles pour rendre à ladite voie sa pleine efficacité ; il est parfois aussi entraîné par le stationnement latéral des véhicules, qui, dans une rue bien régulée, doit être limité à des sections non gênantes. Quant aux interruptions irrégulières de la circulation, elles ont lieu près des arrêts obligatoires de tramway et d'autobus, et surtout aux carrefours.

On voit ainsi se profiler le type rationnel de la grande voie moderne de circulation : largeur calculée en fonction du nombre de véhicules qui doivent l'emprunter de front ; séparation dans le sens de la longueur, autant que faire se peut, entre les parcours des véhicules de différents types ; section constante, mais élargie périodiquement par de petites places ou des élargissements latéraux pour le stationnement ou l'arrêt accidentel des véhicules ;

22. Terme d'hydraulique *(NdT)*.

croisements avec les autres voies de grande circulation peu nombreux et ordinairement espacés d'au moins 500 mètres; organisation des croisements conçue conjointement au contrôle du trafic, afin de réduire au minimum les embouteillages inévitables.

Largeur des voies

Pour ce qui est de la largeur et des autres caractéristiques intrinsèques des voies, il suffira ici de fournir (en omettant les autres conditions concernant l'aération et l'ensoleillement des maisons, ou bien les financements publics et privés, dont nous avons déjà parlé) certaines données concernant les voies à grande circulation. Lorsque celles-ci doivent contenir une ligne de tramway à double voie, il faut que leur largeur totale ne soit pas inférieure à 26 mètres; quand ladite ligne est en site propre, sur l'axe de la rue, avec deux chaussées distinctes à droite et à gauche, la largeur nécessaire atteint 40 mètres. En pareil cas, le tracé doit être rectiligne ou avoir un rayon de courbure égal ou supérieur à 100 mètres. La pente ne devrait pas dépasser, de préférence, 3 %. On calcule la largeur des trottoirs sur la base d'un sixième de la largeur totale[23].

Les dimensions que nous venons d'indiquer augmentent parfois dans les grandes avenues, lorsque – comme sur l'avenue des Champs-Élysées à Paris – la chaussée est divisée en plusieurs sections pour les différents types de trafic, ou lorsqu'on veut donner une impression de grandeur, comme sur le Ring de Vienne et l'Unter den Linden de Berlin, qui dépassent 60 mètres, ou encore lorsque l'avenue est associée à un mail, comme sur le cours du Midi à Lyon, large de 125 mètres, etc. Elles

23. On peut trouver des définitions plus précises sur ce sujet, appuyées sur des exemples graphiques de cas pratiques, dans les traités déjà cités de Stübben, Rey, Joyant et Giovannoni.

diminuent beaucoup, en revanche, dans les rues secondaires. Là, le tracé peut être beaucoup moins rigide, s'adaptant, grâce à des courbes, à la conformation du terrain, et la section de la rue pourra être assez réduite. Cependant, chaque fois qu'il existe une possibilité pour que la voie soit empruntée par une ligne de tramway, il faudrait que celle-ci puisse disposer d'un rayon de courbure d'au moins 25 mètres, et qu'en outre la rue ait une section d'au moins 15 mètres et une pente qui ne dépasse pas 5 %.

Lorsque les rues sont réservées à l'habitation, séparées de la grande circulation et destinées seulement à la petite circulation locale, il est préférable – précisément pour maintenir ce rythme – de ne pas dépasser une largeur de 14 à 16 mètres dans les rues des quartiers denses de la ville, où la hauteur des constructions ne devrait pas excéder 20 à 24 mètres ; ces dimensions peuvent être encore réduites dans les petites villes, où la hauteur moyenne des édifices ne dépasse pas quatre niveaux, ou dans les quartiers peu denses (petites villas ou rangées de pavillons). Dans ces derniers, on adopte même souvent une largeur de 8 mètres, en exigeant toutefois que les bâtiments soient distants de 3 ou 4 mètres du bord de la rue, tant pour laisser respirer le bâti que pour permettre, grâce à des expropriations peu coûteuses portant sur les zones antérieures libres, un éventuel agrandissement de la section de la rue. [...]

Problèmes secondaires

Dans ce domaine complexe de la circulation, beaucoup de questions mineures se greffent sur les questions principales. Il s'agit, par exemple, de la coordination entre les divers moyens de transport, stations de chemin de fer et circuits de tramway ou d'autobus intra- ou extra-urbains ; de la disposition, sur les places, des rails de tramway et des abris pour piétons, de manière à répartir et diriger

avec régularité le parcours des véhicules. Les piétons, eux aussi, demandent qu'on ne les oublie pas dans cette étude : les passages qui leur sont réservés pour la traversée des rues et des places ne doivent être ni trop fréquents, ni malcommodes et dangereux à emprunter ; ainsi, quand on ne peut disposer de passages souterrains ou qu'on ne peut éviter des croisements multiples sur un même espace, il faut prévoir de sectionner les passages en tronçons brefs et bien délimités, en excluant, autant que possible, l'élargissement excessif des rues, les espaces trop vastes et les passages coupant obliquement le trajet des voitures.

Il faut également donner son importance au problème complémentaire du stationnement, d'habitude négligé dans bien des plans régulateurs rédigés à la hâte. Nous avons déjà mentionné les petits espaces latéraux ménagés sur les rues principales pour le stationnement des véhicules, de façon à ne pas gêner la circulation ; l'une des meilleures dispositions peut être obtenue en agrandissant suffisamment aux carrefours les extensions latérales du côté le mieux adapté au sens que doit suivre la circulation [voir, fig. 19 à 23, une série d'exemples, petits ou grands, de telles dispositions]. Dans le tracé des grandes places à circulation intense, par exemple celles qui sont situées devant les gares de chemin de fer, cette exigence essentielle devrait être calculée avec la même précision que pour les parties d'une usine, avec leur espace et leur organisation propres ; il faut, pour cela, dégager des espaces suffisants et choisir des dispositions qui n'entravent pas le trajet des tramways et des véhicules, et surtout obtenir la continuité des façades, au lieu de places ouvertes de tous côtés par des rues qui – même si elles peuvent se prêter, grâce au système giratoire, à la grande circulation – se révèlent inadéquates, justement à cause de l'absence de zones de repos permettant d'interrompre le tourbillon du mouvement.

Cette conception est encore renforcée par la nécessité de créer des places destinées aux rencontres ou aux mar-

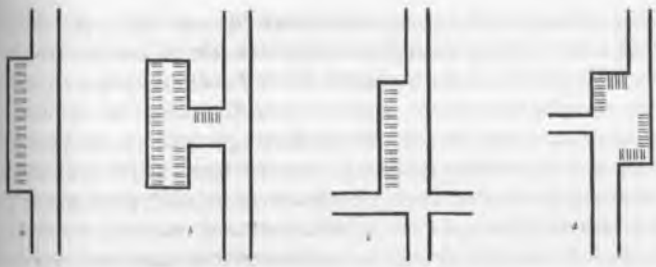


Fig. 19 : espaces latéraux sur les voies.

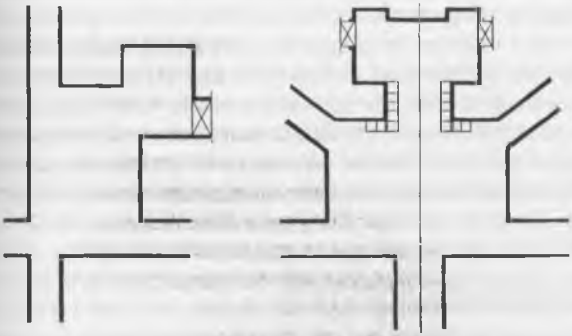
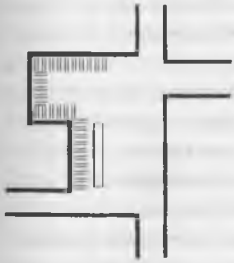


Fig. 20 Fig. 21



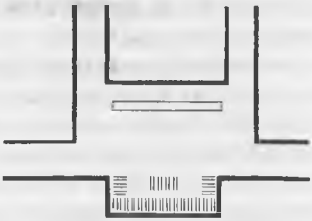


Fig. 22 Fig. 23

Fig. 19 à 23 : exemples d'extensions latérales
ou de petites places annexes greffées sur les places ou
sur les voies pour le stationnement des véhicules, le marché, etc.

chés, calmes et intimes, reprenant presque le type de places des villes anciennes et nettement séparées des places destinées au mouvement. La séparation typique, qui s'est révélée nécessaire, entre le grand système de circulation et la trame interne des quartiers et des rues ne permet pas seulement, mais exige la séparation esthétique et fonctionnelle des espaces, chacun devant avoir, pour ainsi dire, son mobilier propre : ici des abris, des passages souterrains, des auvents pour les stations de tramway ou éventuellement des accès aux gares souterraines, ainsi qu'une signalisation pour les véhicules et un éclairage nocturne de grande puissance ; là de vastes trottoirs, des portiques, de grandes vitrines de magasins, des jardins, des monuments, des fontaines et, lorsqu'il s'agit de marchés, des auvents ou des édicules couverts pour la vente. Les premiers peuvent être comparés à la salle des machines, avec son mouvement fébrile, vertigineux et bruyant ; les seconds, au salon ou aux pièces domestiques de la ville[24].

Les enseignements de la réalité

Ce qui vient d'être exposé constitue en quelque sorte la théorie de la circulation urbaine et de la construction. Mais, comme nous l'avons vu, la réalité des villes modernes, même lorsqu'elles sont très récentes, est souvent très différente.

La coordination et la distribution correctes des divers moyens de transport sont presque toujours contrariées par l'absence d'unité entre les organismes qui les gèrent. Souvent, les lignes de chemin de fer qui desservent une ville appartiennent à différentes compagnies concurrentes ; souvent, le tracé de ces lignes, périphériques et intérieures, a été établi (comme à Rome et à Florence) sur

24. Ces images se retrouveront en 1963 dans le rapport Buchanan (C. Buchanan, *L'Automobile dans la ville*, Paris, Imprimerie nationale, 1965). Cf. introduction, I, 3 *(NdT)*.

la seule base de critères ferroviaires, sans tenir compte de leur fonction dans l'espace urbain ; ainsi, les voies ferrées et les gares barrent les voies de circulation au lieu de leur laisser le passage, et leur localisation est pratiquement indépendante de celle des centres vitaux de commerce et de mouvement. Le métropolitain et le tramway sont implantés en vue d'un gain modeste, répondant non aux besoins d'aujourd'hui, mais à ceux d'hier, au lieu d'être tournés vers l'avenir, au risque d'entraîner le fonctionnement déficitaire de telle ou telle ligne. On pourrait multiplier les exemples de cette incompréhension et de cette absence de système ; il est certain qu'aucune ville italienne n'y a échappé.

Lorsqu'on arrive au phénomène immense et stupéfiant d'une métropole comme New York, qui, avec ses banlieues et le New Jersey, accueille une population de plus de neuf millions d'habitants, la lutte entre l'espace et le mouvement, soutenue par des moyens techniques et financiers extraordinaires, prend des dimensions grandioses ; mais, en fin de compte, elle aboutit à l'échec. Tout ce qui est possible a été entrepris ou est sur le point de l'être : des chemins de fer métropolitains ultrarapides (et l'on va ajouter au *subway* un autre métro encore plus puissant) ; des voies surélevées et souterraines, jusqu'à quatre niveaux ; une grande voie réservée aux automobiles qui longera la mer en surélévation ; des *ferry-boats* ultrarapides ; des ponts et des tunnels immenses pour automobiles sous l'Hudson et l'East River. Toute la technique et toute la mécanique ont été sollicitées, à coups de milliards, pour favoriser la circulation et la déconcentration. Mais dans le même temps, la densité des constructions a énormément augmenté avec la diffusion des *skyscrapers*, chacun d'entre eux contenant dans ses bureaux autant de personnes qu'un de nos villages, au point de remplir deux trains entiers aux heures où toute la population se déverse dans les rues et repart chez elle, vers les zones extérieures ; dans le même temps, le nombre des automobiles a augmenté jusqu'à atteindre le million,

devenant un élément d'encombrement et non de décongestion, au point de dépasser de loin le seuil de saturation des voies dont nous avons parlé. Les tramways ne peuvent plus circuler à l'intérieur de la ville, les automobiles et les autobus sont condamnés à rouler au pas, si bien que l'on ne peut circuler qu'à pied dans les *avenues* et les *streets*. Dans cette colossale machine fantasmagorique, la nature reprend ainsi ses droits et nous avertit qu'on ne peut développer à l'extrême une concentration humaine artificielle, tandis que la science de l'urbanisme démontre qu'aucun expédient ne peut rendre efficace le système, erroné depuis le début, qui a enfermé la ville dans un lieu où une expansion régulière est impossible, qui a négligé le rythme et la hiérarchie des réseaux et des artères de circulation, qui a laissé à la géométrie et au calcul la maîtrise du tracé, et à la liberté individuelle le développement des édifices dans la troisième dimension.

Face à de pareilles erreurs et aux inconvénients terrifiants que l'on constate à New York et dans d'autres centres d'Amérique du Nord, modernes dans leur conception et leurs équipements, pourvus de moyens financiers et techniques auxquels rien ne peut être comparé dans la civilisation actuelle, les embouteillages et les retards que nous déplorons dans nos villes anciennes paraissent négligeables. Nous avons encore le temps, en profitant de notre retard et de la considérable expérience des autres, de donner au système cinématique un développement rationnel, exempt de solutions erronées ou intempestives et adapté à nos situations particulières.

La ville en tant qu'organisme esthétique

Quelle est, dans la ville moderne, la fonction de l'art ? Et surtout, cette fonction de l'art est-elle nécessaire ? Est-

il opportun d'en traiter longuement, comme s'il s'agissait d'un problème essentiel ?

De nouvelles théories matérialistes se propagent en effet ; passant de l'architecture à la composition des constructions et de la ville, elles viennent nous dire que la technique est suffisante pour obtenir la beauté. Il suffit de bien construire un édifice et de mettre en évidence les éléments qui le constituent pour accéder à l'esthétique en architecture ; il suffit de disposer rationnellement les voies et les quartiers, à des fins utilitaires, pour accéder à l'esthétique dans cette architecture bien plus vaste qu'est l'ensemble d'une ville. Et Le Corbusier, grand prêtre des théories nouvelles, invoque l'esprit moderne de la construction *standardisée* en série qui doit se substituer à l'individualisme fallacieux des villes anciennes, quand il n'aboutit pas à l'idée grotesque, absurde, aux points de vue économique et constructif, des gratte-ciel tous identiques isolés sur de grands espaces aménagés en jardins[25].

Il faut avant tout être conscient du danger de théories qui se drapent dans des affirmations rhétoriques et, à travers de spécieuses comparaisons avec les machines, veulent nous convaincre qu'il s'agit là de l'art, au sens moderne. Non ; il s'agit bien plutôt de la négation de l'art, qui n'est pas – et n'a jamais été – une ratiocination mathématique, mais une intuition qui met en œuvre l'imagination et constitue une « synthèse *a priori* », une forme non déterminée, mais « aurorale », de connaissance[26].

L'expression artistique peut et doit, en architecture comme en urbanisme, s'intéresser au schéma constructif afin d'en montrer les possibilités spatiales, de ne pas fausser la connaissance de la structure, de se greffer sur

25. Voir Le Corbusier, *Vers une architecture nouvelle*, Paris, 1923 ; du même auteur, l'article « Esthétique de l'ingénieur : maisons en série », *L'Esprit nouveau*, Paris, 1922 ; et son récent ouvrage : *Urbanisme*, Paris, 1929.

26. Voir B. Croce, *Breviario d'estetica*, Bari, s.d.

cette dernière comme la « splendeur de la vie » *(splendor vitæ)*, sans descendre toutefois jusqu'à l'indication détaillée du « moyen » grâce auquel on a synthétiquement atteint la fin. Mais, en tant qu'art, elle restera toujours quelque chose de divinement irrationnel, dans la recherche des proportions harmoniques, des formes, des couleurs, et dans celle d'un symbolisme gouverné par l'imagination et les souvenirs subconscients.

Cela dit, la question qui se pose crûment est la suivante : la ville moderne peut-elle se passer de l'art ? La réponse ne peut être que négative pour tout le monde, mais surtout pour nous, Italiens.

La civilisation mécanique moderne est un phénomène grandiose qui, malgré mille dérives, a représenté un grand progrès pour l'humanité. Il faut toutefois la sauver des exagérations auxquelles on tend aujourd'hui, notamment dans le monde industriel américain.

L'émergence de l'organisation scientifique du travail, qu'on appelle « taylorisme », a aboli définitivement l'homme-animal, qui travaillait avec ses muscles, en instaurant l'homme-machine, qui accomplit des mouvements donnés sans intelligence, de telle sorte qu'un abrutissement est venu en remplacer un autre. La production en série s'est démesurément développée, et l'on a vu arriver les théories de la surproduction, correspondant non pas à la demande, mais à la capacité productive des usines, renversant ainsi toutes les lois économiques.

Il faut donc que l'humanité civilisée maîtrise ces tendances à l'ultrarationalisation industrielle et que, se donnant pour but l'utilité et la dignité humaine, elle ramène ces tendances à des formes plus équilibrées ; il faut qu'elle voie, derrière elles, se profiler le chômage chronique de cohortes d'ouvriers et la sinistre absençe de toute manifestation d'individualité, non seulement chez les travailleurs, mais aussi chez les consommateurs.

Ainsi, par exemple, pour nous les Italiens, il sera opportun, à côté de la grande industrie, de maintenir florissant l'artisanat, qui conduit à la recherche ingénieuse

de formes que ni la machine ni l'homme-machine ne pourront jamais engendrer. A la sécheresse de la série il faut opposer cette utilisation des intelligences, des énergies, du sentiment artistique ; il ne faut ni interrompre ni appauvrir, pour suivre des théories exagérées et des intérêts ploutocratiques, le merveilleux patrimoine de beauté dont les siècles nous ont laissé la grande tradition. Et, si l'on y regarde bien, dans la vie moderne il y a place pour tous.

C'est dans cet ordre d'idées que l'art trouve, directe et magnifique, sa fonction nouvelle. Il doit intervenir, avec plus d'énergie qu'en toute autre période du passé, pour « adoucir la vie » et lui apporter une note de beauté et de plaisir qui compense les tristes limitations d'espace, de lumière et de beauté naturels qu'engendre le phénomène immense de l'urbanisation.

Et que l'on ne vienne pas nous dire que, dans la brûlante existence moderne, de telles préoccupations sont hors de propos. Il est tout à fait faux de prétendre que cette existence est tout entière imprégnée de matérialisme et qu'elle n'aspire à rien d'autre qu'au gain. A notre époque comme jamais, la musique, qui est la forme d'art la plus abstraite et incorporelle, est devenue l'aspiration non plus de quelques élus, mais du peuple entier ; jamais comme aujourd'hui le goût des beautés naturelles, de l'alpinisme aux fleurs sur les balcons, n'a été aussi valorisé et répandu ; et l'intérêt porté à l'aménagement intérieur du logis et à son harmonie, sœur jumelle du confort et de son raffinement, a remplacé la recherche du grandiose et de la richesse dans l'architecture extérieure ; la culture artistique et la connaissance réfléchie de notre patrimoine esthétique ont fait des pas de géant. Ainsi, de mille manières, les hommes modernes aspirent à la beauté et à l'existence spirituelle, ils réagissent contre la platitude de l'uniformité et s'opposent à la formule qui emprisonne la vie et l'espace qui la contient.

Cette évolution est d'autant plus normale que l'Italie a trouvé dans l'art sa tradition la plus glorieuse, par son élé-

vation et son pouvoir, sa source première d'énergie. Elle doit orienter sa civilisation et son industrie vers un renouveau de l'art, mais sans le calquer sur les modèles étrangers, en levant bien haut son étendard pour combattre les dégâts terribles de la mécanisation à outrance qui a triomphé dans d'autres pays, en apparence plus évolués.

A ces raisons s'en ajoute une autre, inattendue. La conception artistique et le travail de l'imagination, qui crée des images pour maîtriser l'espace, ouvrent souvent la voie à des compositions pratiques habiles et vivantes, que n'avait pas vues l'étude strictement technique, conditionnée par la banalité des solutions toutes faites. [...]

Toute l'expérience, dans l'ensemble assez désolante, des six ou sept dernières décennies dans les villes d'Europe et d'Amérique a largement confirmé ces idées. L'activité de l'architecte et de l'artiste n'y a eu presque aucune part ; le sec tracé géométrique y a dominé dans la conception des rues, la construction de phalanstères ou de pavillons, tous semblables, ainsi que dans l'architecture : expressions d'un matérialisme exclusivement préoccupé par la rentabilité financière ou la distribution facile des communications et des constructions urbaines. [...]

L'expression majeure d'une nouvelle esthétique urbaine, peut-être la seule que l'architecture moderne nous ait apportée, est celle des *skyscrapers* ; si pour ce qui est de l'économie, de l'hygiène et de la circulation urbaine, ils constituent, comme nous l'avons montré, une absurdité, leur libre jaillissement, dans sa diversité, découpe le ciel, comme les tours gigantesques d'une ville médiévale ou les pics d'un paysage dolomitique, et engendre, dans son contexte, une beauté nouvelle associant l'évidence et le merveilleux, le jeu des lignes et celui des masses, où la monotonie n'apparaît plus. Mais cet effet n'est produit que par la singularité. Si la multiplicité des formes et des agencements, dont les masses rivalisent de hauteur, était remplacée par les volumes identiques et identiquement équidistants dont rêve Le

Corbusier, l'absurdité pratique rejoindrait l'absurdité esthétique, et la régularité détruirait toute impression dans l'imagination de l'observateur.

La nécessité du laid – ou de l'ennuyeux, du mesquin, ou de ce qui est étranger à tout mouvement de l'imagination – n'existe donc nulle part, sinon dans l'esprit desséché de ceux qui sont dépourvus d'esprit artistique, dans l'esprit du technicien pur, qui est souvent, pour cette raison, un piètre technicien. Voilà ce que nous disent, d'une même voix, l'expérience et la raison lorsqu'elles nous démontrent que, presque toujours, le triomphe de la laideur coïncide avec l'échec de l'utilité pratique, avec l'imperfection des techniques de construction ou de l'urbanisme, et avec la vulgarité qui rabaisse la valeur de chaque réalisation. C'est bien pourquoi prolonger, au XXe siècle, le matérialisme du XIXe est absolument indésirable. Le siècle dernier se drapait dans le sot et inutile découpage du stuc ; notre siècle consacre la simple expression des techniques de construction, qui aboutit à un nouvel et inutile académisme : l'académisme du ciment armé et du verre. L'un et l'autre siècle ont perdu de vue l'élévation de la vie et de la pensée humaines, qui aurait dû être leur but.

La ville, le village, le quartier, la place, le jardin, la rue doivent donc être considérés comme des œuvres d'art, comme des « organismes vivants », selon l'expression de Buls ; et l'art doit profiter de toutes les possibilités offertes par les techniques modernes et créer, grâce à elles, des formes nouvelles. L'esthétique urbaine du passé ne peut lui fournir des modèles que dans de rares cas ; plus directement, en revanche, elle peut lui apporter l'aide appréciable de l'expérience et déterminer une continuité de rapports avec les conditions contextuelles. La tradition, exprimée par des éléments permanents, devient le commencement d'une vie nouvelle.

C'est le très grand mérite d'un groupe de chercheurs, d'artistes et d'administrateurs florissant aux environs de 1900 – tels Sitte, Buls (bourgmestre de Bruxelles),

Fierens-Gevaert, et d'autres[27] –, auxquels s'est rattachée en particulier l'école des urbanistes allemands, d'avoir affirmé avec vitalité ce caractère artistique, montrant quelle grave responsabilité la civilisation moderne assume lorsqu'elle traduit dans une forme permanente dépourvue de toute pensée artistique le phénomène grandiose de la naissance des agglomérations urbaines. C'était alors la période où l'urbanisme se bornait à reprendre paresseusement le style des voies rectilignes et convergentes et des places circulaires dont Paris avait donné l'exemple le plus achevé avec les aménagements de Haussmann, ou bien se déployait avec encore plus de banalité dans d'interminables quartiers en damier, sans logique et sans rythme ; et c'est contre cette absence de toute recherche esthétique, contre ce géométrisme devenu une fin en soi, menaçant pour les quartiers nouveaux comme pour les anciens, que la nouvelle école a réagi par une magnifique initiative, en posant des problèmes nouveaux, dont elle a fait prendre conscience.

Comme il arrive toujours aux novateurs, ces hommes de mérite ont été trop loin, surtout lorsqu'ils ont cru pouvoir ressusciter au XXe siècle les schémas urbains du Moyen Age, qui sur le plan artistique sont pourtant souvent inimitables, car ils résultent de la variété pittoresque avec laquelle les multiples énergies individuelles se combinaient spontanément. Mais ces exagérations sont louables, si elles ont relevé l'art de l'urbanisme du marécage mortel où il était tombé. Encore aujourd'hui, après toute la littérature publiée sur ces questions, Sitte, avec son petit livre, reste le plus génial promoteur d'idées, le plus sage fondateur de lois esthétiques ; et ce sont surtout les Italiens qui doivent lui être reconnaissants pour l'amour avec lequel il a étudié nos villes du Moyen Age

27. Voir C. Sitte, *op. cit.* ; C. Buls, *L'Esthétique des villes*, Bruxelles, 1895 ; T. Fischer, *Stadterweiterungsfragen*, Stuttgart, 1903 ; K. Henrici, « Beiträge zur praktische Æsthetik », *Städtebau*, Munich, s.d.

et de la Renaissance, en donnant aux formes harmonieuses de leurs places et de leurs aménagements urbains une vie nouvelle. Sienne, Florence, Vérone, Venise, Vicence reviennent à chaque instant dans ses pages si éclairantes sur l'art moderne de bâtir les villes. [...]

Les moyens dont l'architecte dispose pour donner à une ville ou à un de ses quartiers une forme artistique qui soit en même temps adaptée à la satisfaction des besoins positifs, et pour créer les conditions qui favorisent cette forme jusque dans le développement du bâti, peuvent être très divers.

Ceux qui concernent le plus directement l'urbanisme ont une véritable dimension architectonique : c'est ainsi qu'on aura recours aux éléments naturels ou monumentaux pour apporter des notes de beauté, en y associant les perspectives principales des rues ; qu'on étudiera la fonction et l'emplacement des ouvrages architecturaux les plus importants de la ville (édifices publics, jardins, monuments commémoratifs, fontaines, escaliers et viaducs), autant de gemmes qui ennoblissent l'agglomération, autant d'éléments intégrés dans leurs tissus et dans les espaces préparés pour les recevoir, non pas disséminés sans règle, mais opportunément associés pour former des centres nouveaux ; c'est ainsi qu'on disposera les rues, les places et les autres éléments urbains avec une recherche consciente des effets qu'ils produisent dans le temps, selon les perspectives frontale ou latérale, selon l'alternance des vides et des pleins, des lumières et des ombres, des masses minérales et des zones de végétation réparties de façon à susciter des impressions artistiques. Ces impressions relèveront du grandiose, de la musicalité ou du pittoresque ; elles formeront des tableaux stables faits pour être vus à partir d'un endroit précis, ou encore un spectacle cinématographique qui se déroule tout au long d'un parcours.

A ces possibilités il faut ajouter la tâche de préparer le terrain pour les constructions privées, en unissant les quartiers de types différents et en créant une discipline

qui préserve l'équation du profit tout en l'orientant vers des solutions non banales, vers une harmonie faite d'unité ou de variété pittoresque. Ce résultat peut être obtenu en diversifiant les espaces de l'habitation, de manière à apporter de la variété et du rythme aux dimensions et aux lignes architecturales ; on pourra aussi valoriser, à bon escient et en temps voulu, les constructions collectives réalisées par des coopératives ou des organismes publics ou privés pour former des quartiers régis par une esthétique urbanistique qui, par une heureuse articulation des volumes bâtis, remplacerait avantageusement l'esthétique architecturale de l'élément isolé[28].

La tradition locale

Dans le domaine de l'architecture des espaces et de l'architecture des édifices (qui en dépend), il faut accorder la plus grande importance au style régional et local, qui ne peut ni ne doit être étouffé par la banalité d'un style international diffusé par des théories et par des exemples dans les revues et les livres de la propagande étrangère. Chaque centre possède ses caractères permanents en ce qui concerne le climat, le milieu naturel et la tradition artistique, où se reflète la continuité du sentiment d'appartenance : et tout cela nous donne des perspectives, des lumières, une mise en scène des masses, des lignes, des couleurs, autant d'éléments essentiels qui militent contre les schémas tout faits[29]. [...]

28. Voir M. Piacentini, « Nuovi orizzonti dell'edilizia cittadina », *Nuova Antologia*, 1er mars 1922.

29. Dans une très intéressante étude (« Il carattere delle città », *Rivista d'Italia*, 15 mai 1925), R. Paoli note avec justesse, confirmant ce qu'avait déjà remarqué Sitte, que la tendance dans les villes antiques était d'*individualiser* le plan et de s'appuyer sur les éléments monumentaux et les perspectives naturelles pour en accentuer la beauté, alors que dans les villes modernes la précipitation et la banalité tendent à tout niveler, rendant toutes les villes identiques.

Dans les petites villes mineures[30], dans les villages, dans les bourgs, il faut défendre avec ténacité le sens de la tradition esthétique, qu'aucune raison positive essentielle ne contredit, et qui constitue comme un réservoir de la sagesse et du sentiment de la race. Rien n'est plus ridicule et plus triste que la vision de blocs de six ou sept étages s'élevant à côté des modestes maisons de village où la surface constructible coûte seulement quelques lires au mètre carré, ou que l'architecture des édifices qui prétendent représenter la civilisation urbaine en s'inspirant d'une mode bouffonne déjà dépassée (on voit encore souvent sévir le *Modern style* avec ses vers solitaires). Combien plus belles sont les constructions locales, saines et fraîches, qui se dressent encore sur les petites places, à l'écart, et s'éparpillent dans les campagnes ! Plus qu'aux architectes, cette belle et simple architecture, moderne et traditionnelle à la fois, qui fleurit encore, par exemple, dans les villages de Toscane et d'Ombrie, sur la Riviera amalfitaine, dans les villages du Trentin, du Cadore, du Val d'Aoste, est confiée aux ouvriers locaux, qu'il conviendrait d'aider par tous les moyens et de défendre contre l'invasion d'une vulgarité qui veut tout unifier pour tout rendre uniformément laid[31].

Les deux esthétiques des grandes villes

Dans les grandes villes, le problème de l'esthétique doit être posé très différemment ; mais, comme nous l'avons indiqué plus haut, nous pouvons nous appuyer, pour le résoudre, sur le principe désormais bien établi de

30. « Mineures » qualifie ici, par contagion, les petites agglomérations où prévalent les édifices et le tissu mineurs *(NdT)*.

31. Une intéressante série de publications récentes est consacrée à cette architecture rustique. [On dirait aujourd'hui « vernaculaire » *(NdT)*.] Voir, par exemple, Neumeister, Gruner, Kerr, Ferrari, Wharton, Pasolini ; C. Jona, pour la vallée d'Aoste et la côte d'Amalfi ; Agostinoni, pour les Abruzzes ; Cerio et Ceas, pour Capri, etc.

la séparation entre le grand réseau de circulation et la petite trame urbaine. On obtient ainsi deux conditions de vie bien différentes, auxquelles correspondent deux esthétiques nettement distinctes, l'une comportant de grandes voies ouvertes, l'autre des espaces irréguliers et des tissus serrés ; l'une de ces esthétiques est dynamique, l'autre statique ; l'une se caractérise par de vastes effets synthétiques auxquels concourent tous les produits de la modernité, l'autre par des agencements harmonieux de volumes et de détails architecturaux et décoratifs, implantés avec attention et soigneusement étudiés.

La première est une esthétique essentiellement moderne[32], pour autant qu'il soit possible à notre sens du beau de se renouveler rapidement et radicalement : grands espaces continus, formant des perspectives monumentales ; lignes droites ; courbes larges et majestueuses ; places larges et ouvertes adaptées aux mouvements giratoires ; régularité et symétrie des lignes ; hauteur considérable des édifices ; importance architecturale prédominante du rez-de-chaussée des maisons, dans la mesure où l'axe perspectif encadrant les vitrines des magasins représente l'attrait visuel essentiel, tandis que les étages supérieurs sont inaccessibles à la vue ; maîtrise de tous les nouveaux éléments qui envahissent la rue et que l'urbanisme a jusqu'ici quasiment ignorés, en les laissant pulluler dans le désordre, alors qu'ils doivent acquérir une véritable fonction architecturale spécifique. Les lampes, les poteaux électriques, les toitures des stations de tramway, les affiches publicitaires, ainsi que les éléments mobiles, tels que les trams et les autobus, et, la nuit, l'éblouissante lumière fixe ou mobile, blanche ou colo-

32. Dans les questions architecturales, on peut établir une distinction analogue à celle que nous avons indiquée plus haut à propos de la construction : expressions nécessairement nouvelles pour des objets nouveaux, tels que les magasins, les gares, les marchés couverts, les établissements industriels ; expressions s'incrivant librement dans la tradition pour des objets qui, de quelque manière, la prolongent dans leur fonction pratique, comme la maison, l'édifice public, l'église.

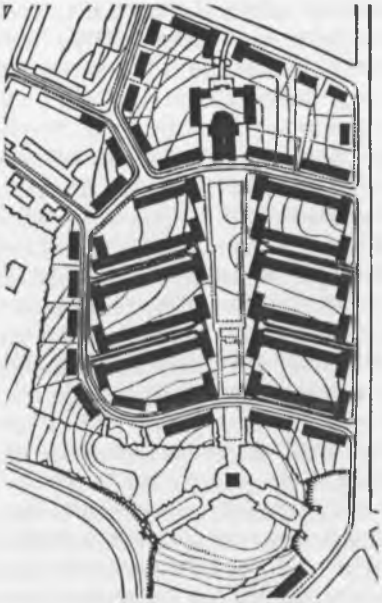


Fig. 24 : projet d'aménagement de Nuremberg par Hasenbuck (architecte : Jansen).

rée – magnifique moyen esthétique aux ressources inépuisables que la modernité nous a apporté : tels devraient être les éléments de cette beauté urbaine nécessairement voyante et violente, homologue de la scénographie moderne.

La seconde esthétique, concernant la partie interne de la ville, peut en revanche, par contraste avec la précédente, être variée et pittoresque, qu'elle se greffe sur un schéma préexistant pour le continuer ou qu'elle crée des formes nouvelles ; elle peut se fonder sur des conditions contextuelles qui ne soient pas trop différentes de celles des villes anciennes, en se rattachant à la tradition qui s'y trouve exprimée par tant de chefs-d'œuvre architectu-

raux, spontanés ou artistiquement étudiés, dont on peut tirer des enseignements précieux. Il va de soi que tout cela ne signifie nullement qu'il faille copier la forme des places ou le type des palais, comme, par exemple, on l'a fait à Munich pour le palais royal ou l'arc de triomphe, mais qu'il faut retrouver le sentiment même qui a donné vie aux anciens chefs-d'œuvre architecturaux. A cet égard, on adoptera pour principes d'étudier sur place les effets réels correspondant au relief, au contexte, aux perspectives, plutôt que de superposer des schémas géométriques préconçus ; de se conformer aux caractères régionaux et locaux pour ce qui est du style des volumes et de la couleur ; d'insérer les monuments dans un contexte limité et intime, plutôt qu'excessivement ouvert et vide ; d'assembler les édifices principaux avec un sens de la proportion, qui peut parfois les articuler (comme dans certains ouvrages du XVIe et du XVIIe siècle) en une composition architecturale unique ; d'éviter l'excès de régularité lorsqu'elle ne sert pas un but esthétique précis ; de créer des places qui ne soient pas trop vastes, en attribuant une grande importance aux murs pleins et, dans les régions où le climat l'exige, aux portiques.

Un des exemples les plus évidents de la différence entre les deux expressions esthétiques est fourni par l'aspect des cours d'eau qui traversent les villes. Les puissantes parois régulières, comme celles qui encadrent le Tibre à Rome et l'Arno à Florence et à Pise, représentent le grandiose et la symétrie d'un arrangement organique de type moderne ; le caractère fragmenté et découpé des canaux de Venise et de Bruges, du Rio de Mantoue ou du Naviglio de Milan avant sa dernière transformation, représentent le second type. [...]

Schémas et styles de tracés

Poursuivant notre classification des deux ordres de solutions que l'esthétique urbaine doit prendre en compte

dans ses tracés – le régulier et le pittoresque –, nous pouvons tout d'abord l'appliquer au tracé des voies, qui peuvent être de véritables œuvres d'art, et, lorsque c'est le cas, révèlent à l'œil averti une harmonie graphique qui est le signe d'un heureux effet esthétique.

La voie rectiligne est l'expression directe du premier type ; la voie courbe, irrégulière, interrompue, celle du second. La voie rectiligne offre les avantages de l'ordre et les défauts de la monotonie : la perspective y est trop uniforme : elle se déploie d'emblée sous les yeux de ceux qui doivent l'emprunter, et ses façades apparaissent trop en raccourci ; mais on peut l'animer au moyen d'un arrière-plan monumental ou naturel (par exemple un grand édifice, une coupole, un obélisque, ou encore une colline ou un bois vers lequel l'axe de la rue est orienté)[33], ainsi que par les décrochements obtenus grâce à des rues, des places ou des jardins latéraux, qui interrompent la continuité des façades. [...] Unwin suggère en outre de réduire la monotonie des rues rectilignes à l'aide de décrochements qui découvrent les façades latérales ou donnent sur des petites places avec des arbres, sans pour autant adopter les solutions régulières et systématiques d'Hénard [fig. 34] ou de Jansen [fig. 24].

La rue curviligne est caractérisée par une variété de perspectives qui, à chaque pas, en modifie le spectacle et fait surgir de nouveaux points de vue inattendus, singuliers, dont les effets ne sont pas indéfinis mais limités ; et, si elle s'accompagne d'une variété de sections et de

33. Le souci des arrière-plans devrait être essentiel dans le tracé des grandes rues rectilignes ; il en allait bien ainsi dans l'aménagement urbain du XVIe siècle au début du XIXe, et le type si fréquent du schéma en triangle ou en étoile tenait plus à ces raisons esthétiques de convergence qu'à des nécessités pratiques. Puis la précipitation, la banalité, le triomphe du schéma rectangulaire conçu sur la table à dessin ont fait très souvent oublier cet élément de beauté. A Rome, dans le quartier des Prati di Castello, aucune rue n'a dans son axe la coupole de Saint-Pierre, le château Saint-Ange, ou le sommet du Monte Mario.

croisements, elle offre à l'architecture des conditions plus vivantes que l'uniformité de la voie rectiligne.

En examinant la configuration des villes du passé, nous avons déjà rencontré l'alternance de ces deux types ; nous avons vu les cités grecques ou romaines s'orienter vers le type régulier, avec des tracés viaires rectilignes, des centres monumentaux enrichis de portiques et de grands édifices publics associés symétriquement ; et nous avons vu, à l'inverse, les cités médiévales s'organiser selon des schémas très irréguliers, avec des rues tortueuses, des places de dimensions variables, ramassées autour de monuments disposés asymétriquement ; nous avons vu les villes de la Renaissance renouer, dans leurs éléments principaux, avec les dispositions régulières, tout en laissant le champ libre à la variété dans les éléments secondaires, mais en établissant d'harmonieux rapports de proportion entre les espaces ; et enfin est apparue la configuration caractéristique des XVIIe et XVIIIe siècles qui, à partir des exemples fournis par Rome, a uni l'aménagement urbain à une architecture grandiose en associant les monuments principaux à leur cadre et en en disposant d'autres pour servir de fond aux perspectives des grandes voies.

A ces exemples se rattachent nombre d'aménagements urbains modernes ; nous avons déjà parlé de la rénovation de Paris sous Napoléon III, qui a représenté le triomphe de l'esthétique régulière, dans le droit-fil des solutions dont les villes italiennes des XVIe et XVIIe siècles avaient offert le prototype, et qui ont connu leur plein développement en France au XVIIIe siècle ; nous avons également mentionné la réaction de l'école de Sitte et de Buls, ainsi que de l'urbanisme allemand moderne, qui ont valorisé le caractère libre et varié des rues, des places et des carrefours emprunté à l'organisation urbaine médiévale ; nous avons, enfin, souligné le retour à la linéarité et à la symétrie, ou encore l'équilibre des applications intermédiaires inspirées par un sain éclectisme.

Il est intéressant de noter qu'une tendance opposée à

cet éclectisme se manifeste en Amérique, où les urbanistes tentent aujourd'hui de faire pardonner le système orthogonal qui a prévalu jusqu'ici, avec ses conséquences absurdes (on a parfois conçu des plans à deux dimensions, sans tenir compte des conditions du relief) ; dans les quartiers excentrés, à Chicago comme à Montevideo, on conçoit aujourd'hui de véritables feux d'artifice d'avenues et de rues curvilignes, greffées sur le rigide échiquier urbain.

Ces oscillations de la pratique, tout en témoignant d'une incertitude et d'une impréparation graves, nous persuadent que dans ces matières, comme en toute œuvre humaine, il n'est pas de vérité unique, et que les différentes solutions peuvent être, selon les cas, bonnes ou mauvaises, opportunes ou non, l'essentiel étant de les appliquer avec le sens de l'art et en les sauvant de la banalité et de l'académisme. A cet égard doivent être pris en compte, d'une part, le type de quartiers que l'on vise, le contexte naturel, l'existence ou l'absence de nœuds monumentaux et, d'autre part, le style de la structure urbaine sur laquelle les nouvelles constructions se greffent. Ainsi, le système curviligne s'imposera dans une région de collines et sera opportun dans un quartier pavillonnaire ; dans ce cas, toutefois, on pourra aussi appliquer une solution mixte répondant, à petite échelle, à la distinction mentionnée précédemment entre réseau principal et tracé intermédiaire, et donnant à la voie et à la place principales la régularité d'une composition.

Les espaces libres

En ce qui concerne la configuration des grands espaces, tout en répétant la distinction déjà faite entre les places de trafic (amples, ouvertes, subordonnées aux trajectoires rationnelles des véhicules) et les places véritables (de dimensions plus modestes, intimes, fermées

par les façades des bâtiments et dont les angles sont isolés du passage de la circulation), nous pouvons ajouter plusieurs remarques :

1. Il est bon que les dimensions totales, y compris dans les places à très grande circulation ou dans celles de caractère monumental, ne dépassent pas 120 à 150 mètres de largeur et 180 à 250 mètres de longueur, à moins qu'on ne parvienne à y intégrer une grande quantité d'arbres promis à un développement indéfini. Même lorsqu'on recherche des dimensions susceptibles d'impressionner et d'étonner, il ne faut pas exagérer si l'on ne veut pas que le résultat soit à l'opposé de ce qu'on souhaite obtenir. L'homme s'est peut-être habitué aux variations de l'espace, mais il est resté identique à lui-même, avec sa taille et ses organes visuels qui, au-delà d'une certaine limite, ne peuvent ni percevoir les images, ni les rassembler dans un cadre perspectif unique. Une fois cette limite franchie, l'eurythmie, qui paraît régner sur les dessins planimétriques où les diverses masses semblent se répondre heureusement, disparaît de la perception réelle ; les édifices, même vastes, paraissent petits et inadaptés car, étant liés eux aussi à l'échelle humaine, ils ne peuvent suivre proportionnellement l'agrandissement des espaces ; et l'on arrive au résultat paradoxal que l'immensité illimitée se résout en petitesse banale et mesquine. La règle est magnifiquement confirmée par l'exception que représente la place Saint-Pierre à Rome, où ce module humain disparaît dans la grandeur des portiques.

2. Un espace libre, ajouté à côté d'un autre ou derrière lui, est parfois inopportun si l'œil le relie immédiatement au premier sans délimitation bien claire ni liaison harmonieuse ; il produit en revanche un excellent effet lorsqu'il n'apparaît pas au premier regard, mais se révèle seulement grâce à la lumière et à l'interruption de la perspective, car il apporte alors l'intérêt de l'imprévu et déroule un second tableau devant le spectateur qui en a terminé avec le premier.

Les exemples de la place et de la *piazzetta* de Saint-Marc à Venise [fig. 9], des triples places entourant l'église Saint-Nicolas de Bari [fig. 25] ou la cathédrale de Salzbourg [fig. 26], les parvis des églises et les petites places latérales ombragées faites pour les marchés et les foires, si fréquentes dans les petites villes de France, nous offrent toute une gamme d'expériences concernant ce type d'agencement des espaces.

3. L'œil mesure les angles de façon extraordinairement grossière et ressent comme réguliers des espaces pseudo-réguliers tels que la place Saint-Marc à Venise [fig. 9] ou la *piazzetta* de Santa Maria della Pace à Rome

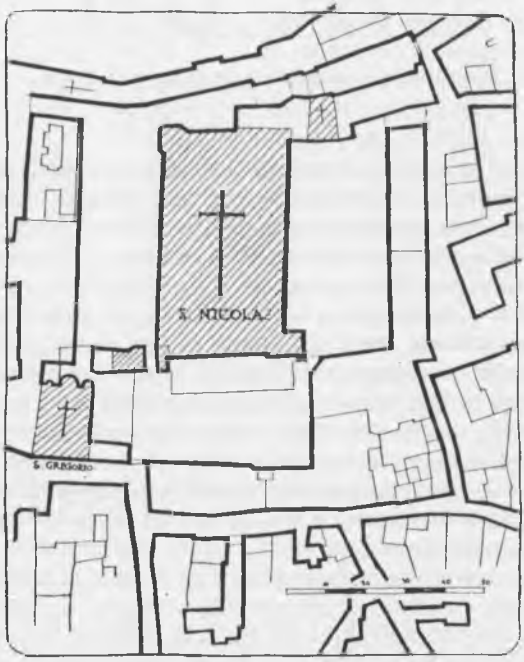


Fig. 25 : Bari, zone entourant l'église Saint-Nicolas.

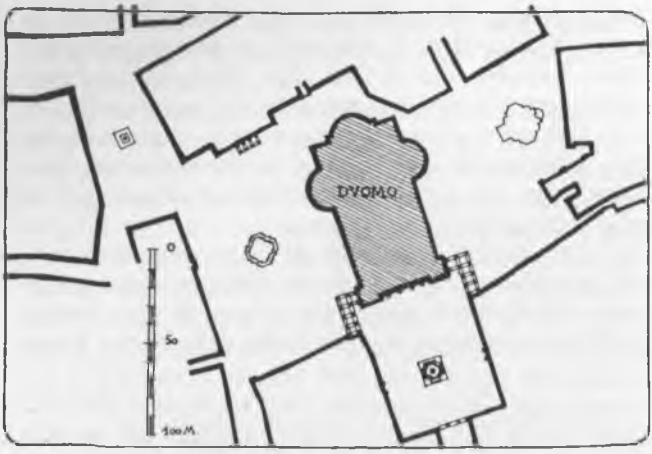


Fig. 26 : Salzbourg, la cathédrale et les places environnantes.

[fig. 27]. Lorsque, en revanche, le cadre perspectif offre des éléments de référence qui rendent l'irrégularité perceptible – par exemple, lorsque l'extrémité d'une rue n'est pas symétrique par rapport à son axe –, l'esprit ne le supporte pas. Autrement dit, l'irrégularité comporte une part d'incertitude qui se résout en impression déplaisante, en laideur, lorsque le tissu urbain et les réalisations architectoniques sont constitués par des éléments qui ne se correspondent pas et ne possèdent donc ni une franche régularité, fût-elle illusoire, ni une franche irrégularité. Cet inconvénient ne peut être plus ou moins pallié que si la composition du premier plan perspectif prévaut nettement sur celle du second et accapare toute l'attention du spectateur.

Ainsi, sur la place Saint-Pierre de Rome, le portique du Bernin empêche de remarquer combien, de part et d'autre, les éléments qui s'offrent à la vue sont dissymétriques : à droite se dresse le grand palais pontifical, à gauche de petites maisons qu'on devine à travers les

Fig. 27 : Rome, la *piazzetta* et les environs de l'église Santa Maria della Pace.

colonnes, mais qui n'atteignent pas la hauteur de l'entablement curviligne. [...]

4. Les conditions optimales pour l'appréciation des édifices ou autres ouvrages monumentaux ont été définies par Märtens[34], puis confirmées par Sitte et Stübben sur la base de leur observation des tissus urbains, de la façon suivante : lorsqu'on veut obtenir la perception des détails, il faut que la distance depuis le point d'observation du spectateur soit égale à la hauteur de l'édifice observé ; lorsque l'intérêt principal réside dans les rapports entre la masse d'un édifice et celle de son contexte, ce rapport doit être multiplié par trois ; lorsque, enfin, l'effet est d'ordre pittoresque, ce même rapport doit être multiplié par quatre, et il ne faut pas dépasser ces proportions. [...]

5. L'esthétique des places ouvertes, rendues nécessaires dans le réseau de grande circulation, est bien différente de celle qui précède ; il n'en faut pas moins faire en sorte que dans ces places, comme dans les nombreux embranchements de voies, la disposition utile pour le mouvement ne coïncide pas seulement avec une disposition utile pour les piétons – trop souvent oubliés –, mais aussi avec une eurythmie générale : pas d'espaces écla-

34. Voir Märtens, *Der optische Maßstab*, Berlin, 1884 ; A. E. Brinckmann, « Der optische Maßstab im Städtebau », *Wasmuth's Monatshefte*, 1914, II. Voir également les normes précédemment indiquées pour les édifices de la Renaissance.

tés en tous sens, pas de chanfreinages qui échappent au cadre perspectif, pas d'angles aigus, pas de façades tronquées, pointues ou arrondies, mais une certaine unité géométrique qui donne le sentiment que l'espace est ordonné et permette, autant que possible, le développement d'un bâti continu. Le système giratoire, presque toujours adopté par la circulation des véhicules sur ce type de nœuds, ne nécessite nullement que les rues qui y aboutissent soient continûment rectilignes. L'éviter permet une plus grande liberté dans l'association et l'articulation des masses, et rend possible une configuration non dépourvue d'harmonie.

6. Sur les places ou dans les rues, l'ouverture de l'espace est requise, non tant pour des raisons techniques que pour apporter une note de beauté naturelle qui répond à l'une des rares préoccupations esthétiques commune aux villes modernes. Un cas intermédiaire entre la place fermée et la place panoramique ouverte est celui des places qui ne s'ouvrent sur l'extérieur que par un passage étroit destiné à « donner de l'air », selon la formule de la Renaissance : voir les exemples déjà mentionnés de la place de Pienza, de la Piazza Romana du Capitole, ou celui, plus vaste, de la Piazza di San Francesco da Paola (aujourd'hui place du Plébiscite), à Naples. [...]

Évidemment, aucune de ces indications ne peut avoir de valeur absolue, et les normes ainsi esquissées sont susceptibles de connaître des exceptions et de varier lorsqu'on les applique. Parfois, comme toujours en matière d'art, une trouvaille géniale peut déboucher sur de nouveaux rapports et des solutions plus complexes. Les colonnes isolées, les tours ou les mâts (comme dans les admirables exemples de la place et de la *piazzetta* de Saint-Marc ou de la Piazza dei Signori de Vicence) peuvent interrompre la continuité des lignes et créer des effets nouveaux ; les portiques peuvent relier ou séparer les différents tableaux, préparer une vue restreinte qui s'amplifie (Bologne nous en offre d'innombrables exemples, qui sont autant de chefs-d'œuvre d'imprévu) ;

une fontaine, un groupe d'arbres, un kiosque, la forme ou la couleur d'un édifice monumental (comme le palais Maffei sur la Piazza delle Erbe de Vérone, ou le groupe que forment le palais Pamphili et l'église Sainte-Agnès sur la Piazza Navona à Rome) peuvent constituer un pôle architectural et attirer l'attention sur l'ensemble du tissu où ils s'insèrent. De même qu'en architecture, la décoration peut intervenir dans l'aménagement urbain, avec ses moyens propres, afin de modifier les effets et d'altérer dans un sens ou dans l'autre les proportions.

Les espaces en rapport avec les édifices

Comme nous l'avons déjà indiqué à propos des conditions de vision et d'appréciation optimales, il existe un rapport réciproque entre les espaces urbains et la structure architecturale des édifices, considérée d'abord dans ses grandes masses, puis dans son dessin et sa couleur. Il s'agit là d'une condition essentielle de l'esthétique – plutôt négligée par les plans régulateurs modernes –, qui conduit à penser l'aménagement urbain dans sa fonction architecturale et l'architecture dans sa fonction urbaine.

On commence aujourd'hui à redécouvrir le principe dominant observé du XVIe à la fin du XVIIIe siècle, selon lequel, dans le cas de grands espaces réguliers, la composition architecturale doit être unitaire et harmonieusement proportionnée aux dimensions des surfaces libres, conformément au concept de l'*eurythmia* vitruvienne.

Il ne sert à rien, en effet, de proposer un tracé satisfaisant des rues et des espaces si la troisième dimension n'en complète pas le dessin, si l'élément architectural n'y correspond pas. Concevoir une place parfaitement symétrique, et laisser ensuite à l'arbitraire des particuliers l'implantation de maisons d'une grande hétérogénéité par la largeur de leurs façades, leur hauteur et leur style (comme c'est le cas, à Rome, sur la place Mazzini et le

Piazzale Nomentano), signifie ruiner une œuvre d'art de la pire façon ; isoler un grand édifice neuf au milieu d'un énorme espace vide, mettre à l'extrémité d'une longue rue un monument minuscule sont autant d'erreurs impardonnables, malheureusement assez fréquentes dans les villes modernes alors qu'elles étaient rarissimes dans les villes anciennes, où l'espace urbain et les édifices résultaient presque toujours d'une volonté créatrice unique, au service d'un programme unique, et où l'art du contexte était presque un instinct.

Il n'est cependant pas toujours facile de relier d'une manière bien coordonnée les constructions des particuliers, qui surgissent à des moments différents, avec des exigences différentes, à un projet architectural préétabli, ou tout au moins à un modèle déterminé et à des normes régulatrices ; qui plus est, on ne peut demander aux particuliers d'adopter une élévation dont la nature ne correspond pas aux fins qu'ils poursuivent ; il est d'autant plus opportun d'implanter et d'associer les édifices publics dans les centres prévus à cet effet, en respectant l'union étroite de l'aménagement urbain et de l'architecture que nous avons prise plus haut comme règle fondamentale, et en la faisant ainsi passer du stade de l'affirmation doctrinale à celui de la réalité pratique.

La localisation des édifices publics et leur rapport avec le contexte urbain acquièrent une valeur essentielle pour déterminer, par leur qualité architectonique, les points principaux de la ville ou de chaque quartier pris isolément : ou bien ils sont regroupés sur les places principales, où leurs masses et leurs formes les intègrent dans un ensemble plus vaste et plus grandiose ; ou bien ils sont alignés le long d'une voie très large, formant sur son parcours une série de tableaux architecturaux ; ou bien ils constituent, au fond des voies ou des jardins, le point de fuite des rayons visuels.

Lorsque, à Rome, la mesquinerie aveugle du gouvernement de Giolitti a disséminé les nouveaux bâtiments des ministères aux endroits les plus disparates de la ville,

une erreur irréparable a été commise, non seulement au regard de l'extension de la ville, écartelée dans toutes les directions, mais aussi du point de vue esthétique, perdant ainsi une occasion unique d'obtenir la concentration de ces bâtiments dans des nœuds monumentaux[35].

L'Italie offre, en revanche, d'heureux exemples, notamment dans la nouvelle Bergame, dont le plan et les édifices publics principaux, avec la place Vittorio Veneto et la place Dante qui se suivent dans une composition harmonieuse [fig. 28], sont l'œuvre de l'architecte Marcello Piacentini ; hors d'Italie, il faut citer, à Vienne les divers noyaux du Ring, à Strasbourg la Neustadt, ou à Paris la conception globale de la place de la Concorde, qui a influencé tant d'applications monumentales, dont nous avons donné ailleurs beaucoup d'exemples. Munich, avec son Maximilianeum et le monument de la Bavière, recèle de magnifiques applications du principe de la toile de fond monumentale au milieu des grandes avenues. A Prague, le projet grandiose d'Engel pour les bâtiments de l'École polytechnique [fig. 29] offre un bel exemple de composition d'architecture et d'urbanisme obtenue en groupant les édifices avec de justes rapports de volumes et de formes.

Par l'association organique d'espaces et d'édifices en vue d'effets monumentaux (cas où les exemples du passé nous offrent tant d'enseignements expérimentaux), nous voyons enfin se profiler sous sa forme intégrale la mise en place d'une esthétique urbaine grandiose et solennelle qui, affirmons-le, ne peut être abordée et appliquée que de cette façon. C'est à quoi aboutissent, de façon concrète, tant d'études consacrées aux grands espaces centraux des villes antiques ou modernes. [...]

35. Voir le chapitre VIII, où cette question est plus amplement développée, en particulier pour ce qui concerne le développement moderne de Rome et les principaux problèmes d'aménagement qu'il pose.

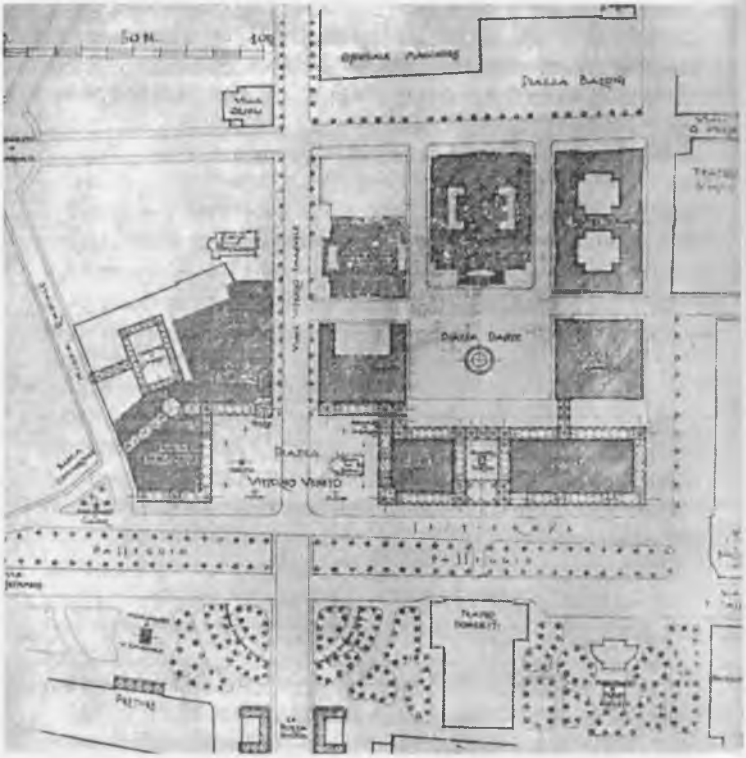


Fig. 28 : Bergame, plan des places de la ville nouvelle (architecte : Piacentini).

Les édifices privés

Étant donné la complexité et l'ampleur de ces domaines, il est peut-être plus aisé de se pencher sur le petit tissu de la « ville de tous les jours » et sur la modestie des édifices ordinaires. Il ne s'agit pas là d'un thème négligeable. Il ne nous suffit pas d'avoir des places

Fig. 29 : projet de l'architecte Engel pour l'École polytechnique de Prague.

monumentales : nous voulons que l'art descende, fût-ce sous une forme adaptée, dans les quartiers ordinaires pour les ranimer. Le poème ne doit exclure ni la prose belle et claire, ni la fraîche chanson populaire.

Ainsi que dans le domaine précédent, on voit apparaître comme éléments essentiels pour le caractère d'une ville les justes rapports de *mesure* entre le type moyen des édifices et l'espace sur lequel ils s'élèvent ; ces rapports dépendent des conditions de perception étudiées plus haut, et requièrent des dispositions particulières en ce qui concerne la parcellisation des îlots et les normes établies par les règlements d'urbanisme en matière de types et de gabarits. Les petites maisons irrégulières doivent correspondre à des rues étroites et à des perspectives limitées et discontinues ; les édifices de grande taille réclament des places et des rues amples. Il serait aussi absurde de construire de grands phalanstères dans la rue des Laines à Bruges [fig. 30], dans les rues

de Sienne ou sur les canaux de Venise, que de laisser un tissu mineur parmi de vastes espaces. De très nombreux défauts des aménagements modernes ont ici leur source, lorsque les tissus anciens sont mis au contact des voies nouvelles et des parcelles, presque toujours de grandes dimensions, correspondant aux nouvelles constructions.

Il est donc souhaitable qu'un quartier nouveau ne comporte pas des types constructifs opposés ; mais l'identité ne doit pas être absolue pour autant. Il est bon, par exemple, qu'il existe dans les quartiers pavillonnaires, tant pour des raisons esthétiques de rythme que pour des raisons pratiques de destination, un noyau de

Fig. 30 : rue des Laines à Bruges.
Exemple de combinaison pittoresque de petits édifices et perspective du beffroi en arrière-plan.

constructions denses ou semi-denses [fig. 31, 32 et 33]. Dans un nouveau quartier vaste et complexe, Piacentini[36] envisage à juste titre des types d'habitations différents par la hauteur et par les dimensions : grandes constructions très élevées dans les rues médianes principales, mais constructions petites et espacées à l'extérieur et dans les secteurs intermédiaires. Ces propositions ne font que reprendre l'idée de la proportionnalité des espaces.

Dans la construction privée aussi, les raisons de contextualité devraient conduire à adopter un style urbanistique collectif, c'est-à-dire à coordonner – voire unifier – les ensembles de constructions, et presque à déterminer l'architecture de l'ensemble ou du quartier.

Revenons au thème que nous avons à peine esquissé : l'organisation spatiale et volumétrique, dans des tissus respectivement dense ou lâche, des édifices ordinaires qui sont habituellement trop grands dans un cas, trop petits dans l'autre.

Parmi les nombreuses déceptions causées par l'aménagement urbain moderne, les deux plus graves, car on les retrouve dans la quasi-totalité des nouveaux tissus, ont été les deux types extrêmes du grand bâtiment collectif et du pavillon.

En Italie, le type moyen du bâtiment collectif est bien différent des types d'importation nordiques, avec leurs grandes fenêtres, basses et larges, rapprochées et parfois même réunies entre elles[37]. Il présente une nécessaire et désolante monotonie : cinq ou six étages de hauteur, comme le veut l'utilisation de l'espace ; une façade généralement plus large que haute, si bien que le développe-

36. Voir M. Piacentini, « Roma e l'arte edilizia », *Pegaso*, 1929.

37. Rien n'est plus illogique que les imitations vulgaires que l'on veut faire dans les villes italiennes, de temps à autre, sous le faux prétexte d'un prétendu rationalisme, de la maison moderne allemande avec ses alternances de bandes horizontales pleines et vides, alors que le climat de nos villes requiert la fenêtre rectangulaire de dimensions limitées, plus haute que large, et des persiennes permettant de réduire, en été, l'insupportable excès de lumière et de chaleur.

Fig. 31 : quartier de Darmstadt (architecte : Pützer).

ment longitudinal prévaut, sans que ce caractère soit vraiment accusé ; une disposition régulière des fenêtres, plus éloignées horizontalement que verticalement. Aucun expédient architectural ne réussira à faire perdre à ces façades leur caractère ordinaire et lassant [...].

Le pavillon est petit et fragile. Si, comme il arrive presque toujours, la composition des différentes unités est privée de toute conception organique et si, comme le dit si bien Piacentini, « on dirait là des dés jetés au hasard par une main géante[38] » ; si l'on n'a pas prévu les éléments de liaison que sont les arbres, qui entourent,

38. M. Piacentini, « Nuovi orizzonti nella edilizia cittadina », leçon inaugurale, *Nuova Antologia*, mars 1922.

cachent et unissent – comme on le voit dans les beaux paysages des collines de Fiesole ou des rives du lac Majeur et du lac de Côme, peuplés de villas et de maisons dans un écrin de verdure –, le pavillon n'est qu'une pauvre chose fastidieuse, car il est dépourvu de toute proportion et de tout ordre, régulier ou pittoresque. Encore plus désastreux est le résultat des tentatives, parfois plaisantes en soi, d'animer le volume des pavillons par des tourelles, des escaliers extérieurs ou de minuscules arcades ; le pavillon devient alors un jouet prétentieux formant un contraste grotesque avec les belles maisons paysannes qui semblent avoir surgi naturellement, ou encore les hautes tours qui représentaient un titre de noblesse dans les villes médiévales comme Bologne, Viterbe, Tarquinia ou San Gimignano.

Fig. 32 : plan du quartier ouvrier de la Garbatella, dans la banlieue de Rome ; tissu lâche avec des noyaux semi-denses, tracés tantôt rectilignes, tantôt curvilignes.

Fig. 33 : plan de la « cité-jardin » de Monte Sacro, dans la banlieue de Rome ; tissu lâche avec un petit noyau dense, tracés curvilignes adaptés au relief du terrain.

Seul l'urbanisme peut sauver ces deux formes extrêmes : dans le premier cas, en dissociant les bâtiments ou, au contraire, en les groupant sous forme de noyaux plus importants ; dans le second, en associant les pavillons en un organisme unique et en prenant dans tous les cas « comme unité de composition non plus le pavillon ou la maison, mais la rue, la place, le quartier[39] ». [...]

Mais comment peut-on, dans la pratique, faire de ces

39. *Ibid.*, p. 22.

objectifs de coordination et d'extension de la composition architecturale une réalité concrète ?

Les plans régulateurs les plus modernes, et tout particulièrement les plans allemands, abondent en règles qui vont dans ce sens. Ils comportent aussi, en ce qui concerne les rues nouvelles, l'aspect général de chaque quartier, la relation des espaces principaux avec des édifices nouveaux, des perspectives qui tantôt donnent l'illusion de quartiers déjà construits, tantôt se contentent d'exprimer, plus sobrement, une architecture de volumes (que la mode graphique représente banalement par des surfaces ombrées en pointillé, en faisant correspondre à chaque zone une couleur). Mais toutes ces représentations sont généralement très éloignées des possibilités concrètes et s'avèrent donc plus dangereuses qu'utiles, même si elles s'inspirent de saines notions théoriques[40]. C'est seulement sur une rue ou une place particulière, dans le cadre d'un dessin planimétrique régulier et d'un projet de lotissement, qu'on pourra imposer des normes de hauteur et un type architectural harmonieux, créant ainsi une servitude pour chaque parcelle[41] ; mais ce projet de principe ne peut être étendu à tout un quartier. Cela ne serait peut-être même pas désirable, car on tuerait ainsi tout individualisme en faisant prévaloir une conception bureaucratique, dépourvue, par définition, de véritable sentiment artistique ; mais de toute façon un tel projet ne pourrait se réaliser que dans le cas de la construction simultanée par les divers propriétaires et de leur entente parfaite.

Plutôt donc que de courir après ces illusions, il faut préparer le plan régulateur de manière à ce qu'il donne

40. Unwin affirme à juste titre que l'urbaniste ne doit pas oublier que, s'il peut établir les tracés et les espaces constructibles, il ne pourra pas contrôler le caractère des édifices qu'on y construira.

41. Pour aller dans le sens de cette unification architecturale, la loi prussienne de 1907 et la loi allemande de 1918 sur le logement ont donné aux municipalités des pouvoirs contre la *Verunstaltung* [« l'enlaidissement »].

l'occasion d'appliquer de façon variée les normes réglementaires, en excluant la recherche d'une rentabilité constante. Dans cette optique, on lira avec intérêt, bien qu'elles soient trop régulières et systématiques, les propositions d'Hénard relatives aux *boulevards à redans*[42], dont les façades devraient suivre une ligne brisée, en se décrochant à intervalles réguliers de l'alignement de la rue, afin de dégager des espaces rectangulaires pour des cours et des jardins [fig. 34].

Des moyens du même ordre peuvent parfois être adoptés, surtout lorsque le tissu est dense ou semi-dense, en faveur d'autres solutions, c'est-à-dire pour favoriser la diversité des constructions individuelles plutôt que leur régularité préconçue : de petites places et des décrochements non pas équidistants, mais librement réunis (souvent utilisés pour le stationnement, et qui devraient devenir la norme dans les tracés modernes), le décalage des axes, l'interprétation ingénieuse des règlements urbains[43] pourraient concourir à ce but. On voit ainsi revenir, lorsque l'unité n'est pas possible ou n'est pas souhaitable, le deuxième moyen esthétique dont nous avons parlé, c'est-à-dire la recherche du pittoresque, de la ligne mouvementée, des façades décalées, des effets imprévus ; réapparaissent ainsi, sous une forme organique, les théories de Sitte, sans doute exagérées dans leur première formulation, mais autrement géniales que l'abstraction ultramoderne, qui présuppose l'encadrement théorique d'un super-architecte, ainsi qu'une loi détaillée et inflexible déterminant à l'avance l'effet de chaque angle de rue.

La conception unitaire pourrait trouver des applications, limitées mais utiles, seulement dans les quartiers

42. En français dans le texte *(NdT)*.

43. Dans les études pour le nouveau règlement urbain de Milan, des normes ont été conçues qui établissent le volume d'occupation maximale pour chaque édifice, laissant aux propriétaires et aux architectes la faculté de le diviser et de l'organiser selon des agencements variés.

édifiés par des coopératives de fonctionnaires, de professionnels ou d'ouvriers. Ces quartiers devraient, par leur aspect aussi, représenter des noyaux d'ordre, exprimer le caractère d'une œuvre collective où l'esprit de l'institution l'emporte sur celui de l'individu : objectif facile à réaliser, étant donné la cohésion de l'entreprise et la quasi-simultanéité des constructions, étant donné aussi les aides multiples que les administrations étatiques et municipales accordent à ce genre d'institutions, et qui devraient avoir des obligations en contrepartie.

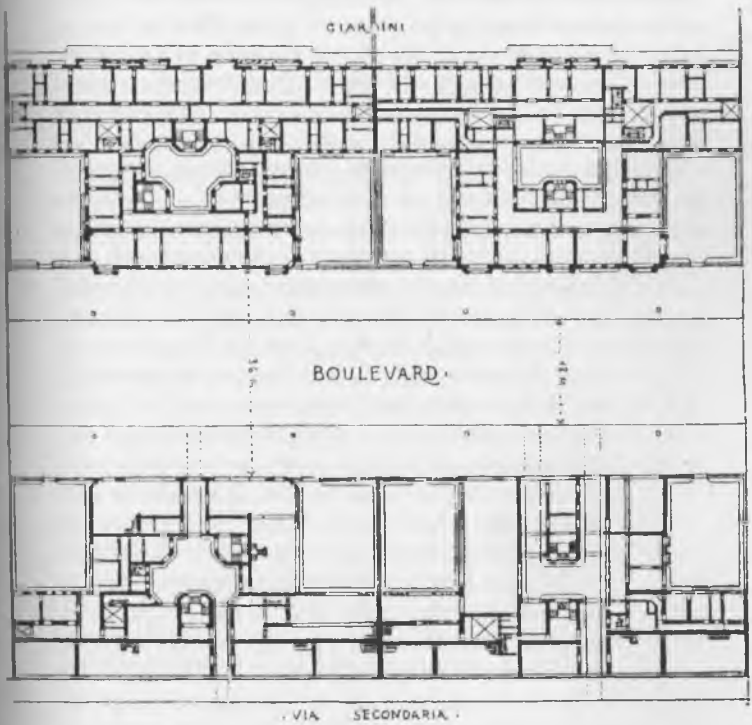


Fig. 34 : schéma type du boulevard à redans selon Hénard.

A l'inverse, malheureusement – ce qui démontre une fois de plus la faiblesse et le manque de compétence des autorités en matière d'urbanisme –, le développement de ces quartiers a presque toujours représenté en Italie le triomphe de l'anarchie et de la misérable vanité personnelle.

L'auteur de ces remarques n'oublie pas, à ce sujet, la commisération avec laquelle furent reçus les conseils qu'il donna en ce sens à l'une des principales coopératives de construction de pavillons dans la prétendue cité-jardin de Monte Sacro, près de Rome. Comme il avait été impossible d'obtenir un quelconque ordre dans la disposition des pavillons, je proposais d'y remédier au moins en partie par la couleur et la végétation ; je suggérais d'arrêter les travaux extérieurs après l'achèvement de l'ossature, pour laisser les parois brutes, avec le brun du tuf et le violet de la pouzzolane, ou bien de les recouvrir d'un crépi rustique de teinte sombre, uniforme pour chaque pavillon et peu différent d'un pavillon à l'autre, afin de souligner la compacité des masses ; je suggérais ensuite tout un programme de développement végétal, qui aurait étudié les pergolas, les grilles, les treillis, les plates-bandes et les espèces d'arbres, d'arbustes et de plantes rampantes les plus adaptées, susceptibles de revêtir ces éléments ou, mieux encore, de recouvrir d'un manteau vert les parois des bâtiments. J'étais ainsi tout à fait sûr de permettre une économie de quelque 100 000 lires, car le soleil offre généreusement son travail et peut donc faire une concurrence désastreuse aux stucateurs et aux peintres en bâtiment. Quel beau résultat j'ai obtenu avec mes conseils, aussi gratuits que le travail du soleil ! Les dirigeants de la coopérative durent se regarder avec le sourire en lisant ma lettre et se dire : « Pauvre poète ! » Ils avaient peut-être raison. Aucun des membres de la coopérative n'aurait voulu renoncer aux bordures maniérées, aux stucs, aux mosaïques, aux statuettes de plâtre représentant Terpsichore ou Tuffolina, aux couleurs vives, nécessairement discordantes, servant à différencier

les pavillons. Où la volonté du propriétaire se serait-elle exprimée ? Que serait-il advenu de la dignité architecturale ?

La végétation

Cette digression anecdotique nous fournit un prétexte pour revenir à notre propos en abordant le thème de la végétation.

Comme l'observe à juste titre Unwin, l'illustre auteur des principales cités-jardins anglaises, la supériorité – et peut-être la seule – des villes modernes sur les anciennes réside dans les jardins et les parcs, publics ou privés, qui font partie intégrante des quartiers d'habitation desserrés.

Chez nous, en Italie, la chose est malheureusement beaucoup moins vraie. Des jardins privés attenant aux pavillons il vaut mieux ne rien dire. Quant aux jardins publics, ils se sont sans nul doute multipliés, comme se sont développées parallèlement les grandes et admirables promenades panoramiques, tels le Viale dei Colli à Florence, le Viale Gianicolense à Rome, les rues qui gravissent la colline des Capucins à Turin, les promenades anciennes et nouvelles de Capodimonte et du Pausilippe à Naples. Mais, pour une bonne part, il ne s'agit guère là que de la transformation à usage public d'un grand patrimoine privé de jardins et de parcs, ou même souvent du gaspillage, voire de la destruction pure et simple de ce patrimoine[44]. Combien de villas et combien de promenades (à Rome les villas Ludovisi, Patrizi, Lancellotti et en partie les villas Massimi et Heritz, à Milan les jardins Sormani, Perego, Serbelloni, à Naples la villa Hassler) a-t-on détruites ou gravement mutilées au cours des dernières décennies ! Combien de cantons de la merveilleuse

44. Voir tout ce que dit fort bien sur cette question Monneret de Villard, *Note sull'arte di costruire le città*, Milan, 1907.

pinède tyrrhénienne, qui s'étend sur une grande partie des plages du Latium, de Toscane, de Ligurie, ont cédé la place à des pavillons disposés sans le moindre sentiment artistique, et ainsi privés du plus bel élément qui égayait les stations balnéaires !

Il est vrai qu'une loi prévoyante a été instituée en 1922 pour protéger les beautés naturelles, mais elle ne peut pas grand-chose contre cette inconscience encore si répandue chez nous[45].

Il faut en revanche qu'une campagne inlassable (parallèle à celle qui vise le reboisement de nos montagnes) vienne persuader les administrateurs et le public de l'absolue nécessité de développer et multiplier la végétation dans nos villes. Pour les grands parcs, il suffit d'ordinaire, comme nous l'avons dit, de sauver, de valoriser et d'utiliser les villas existantes ; mais on peut, par une mesure très heureuse, souvent adoptée aujourd'hui dans les plans régulateurs, les relier par une couronne continue de grandes promenades. Les aménagements plus modestes répartis dans la ville sont peut-être encore plus utiles : de petits jardins implantés dans les différents quartiers pour les jeux des enfants, des coulées vertes le long des avenues, des rideaux d'arbres, ou même des arbres isolés sur les petites places suffisent pour réjouir le regard et pour interrompre les interminables lignes de fuite, tout en faisant respirer les habitations ; on ajoute ainsi un élément de beauté et de santé, simple et économique, bien plus efficace que tous les expédients sophistiqués envisagés jusqu'à présent.

Enfin, la *pénétration verte* doit parvenir jusqu'aux maisons ou autour des pavillons, où sévit, comme l'a déjà noté Stendhal, le préjugé méridional contre les arbres et les arbustes, dont la végétation serait pourtant bien plus adaptée ici que dans le Nord pour protéger contre les

45. Voir L. Parpagliolo, *La Tutela delle bellezze naturali in Italia*, Rome, 1923. [Giovannoni sera, en 1939, l'inspirateur de la loi italienne sur le patrimoine naturel *(NdT)*.]

chaleurs estivales. Lorsque la prise de conscience de cette nécessité aura eu lieu, des quartiers qui paraissent aujourd'hui comme arides et sans esprit deviendront riants et bien contextualisés ; les ramifications des villes italiennes bourgeonneront d'une beauté vivante et posséderont enfin un style, don de la nature et de l'homme.

Chapitre IV

Principes et phases des plans régulateurs

Le caractère global des plans régulateurs

Les sous-titres du chapitre précédent et les observations qui les accompagnent pourraient bien représenter autant de volets d'un projet; mais il est bon d'insister sur la nécessité de les rattacher directement à une conception globale dans laquelle s'intègrent les diverses conditions sanitaires, sociales, économiques, de circulation, d'esthétique, et les diverses phases du projet que nous allons indiquer maintenant. Il n'est plus concevable que, dans une ville, on rédige autant de plans régulateurs indépendants, voire contradictoires, concernant l'hygiène, la circulation, la valorisation des monuments, les chemins de fer, les tramways, les équipements et les édifices publics, les quartiers d'habitat populaire, les jardins, le sport !

Nous avons déjà implicitement mentionné un grand nombre des relations d'interdépendance qui lient ces divers aspects, par exemple les liens entre la densité de population de chaque quartier et les moyens de communication ; entre ces derniers et les conditions économiques dues à l'accroissement de la valeur des terrains constructibles ; entre l'expansion urbaine et la subdivision en zones de types différents. Nous avons également vu l'opposition entre les exigences de l'hygiène, qui demande-

raient la décentralisation des constructions sur de vastes terrains, et celles de l'économie publique, et surtout privée, qui voudraient l'utilisation maximale des espaces.

L'alternance des zones d'urbanisation extensive et des zones d'urbanisation intensive pour lutter contre une densité excessive ; la localisation des édifices publics en fonction de la circulation et du rôle qu'ils exercent dans la vie urbaine, mais aussi de la valeur esthétique des centres principaux ; la localisation des cimetières, des hôpitaux, des zones industrielles et des quartiers réservés au sport, en fonction des principaux noyaux résidentiels, pour permettre d'éclaircir ou de densifier le tissu, de favoriser ou de limiter le développement : voilà autant de thèmes qui renvoient à plusieurs points déjà traités. Il faut aussi tenir compte de la capacité de certains équipements urbains, comme les réseaux de distribution d'eau potable, les égouts à circulation continue, les systèmes de protection contre les inondations, etc., qu'il faut prévoir pour une région donnée et pas au-delà, afin de limiter l'extension future d'une ville.

L'étude d'un projet d'urbanisme aboutissant à la rédaction d'un plan régulateur complet d'extension et d'organisation interne d'une ville est donc un exercice complexe : associant la technique et l'art, elle doit se dérouler en suivant un vaste programme global, mettant en œuvre tous les moyens et tenant compte des éléments les plus divers qui doivent être intégrés et accordés dans une conception globale.

Mais, pour être vraiment valable, cette conception globale doit à son tour être appliquée par les différentes administrations avec la même continuité de programme, avec un financement régulier, dans le respect des échéances prévues et en accordant les actions tactiques aux conceptions stratégiques ; là se trouve sans doute la partie la plus difficile de toute l'entreprise. Le plan régulateur ne s'achève pas avec sa rédaction, qui en constitue tout juste le début ; il ne s'arrête pas aux douze points que nous présenterons dans le présent chapitre comme autant

de phases de l'étude, mais il accompagne de mille manières le développement urbain.

Une observation essentielle doit être faite à cet égard : il n'est pas d'exemple de plan régulateur qui ait été appliqué de façon régulière et complète, comme par magie. Ses prévisions n'ont qu'une portée indicative, ses dispositions ne sont définitives que dans les grandes lignes, et pour certains équipements provisoires. Le plan régulateur d'une ville est en devenir continuel, et vit de variantes déterminées par l'expérience et d'adaptation aux nombreuses conditions inattendues qui se présentent dans la réalité.

Cette incertitude est inévitable, et représente sans doute un bien. Certes, une ligne générale et une orientation ferme du développement urbain sont indispensables et doivent offrir un caractère global ; ces orientations doivent être clairement définies, inflexibles, elles doivent échapper à l'impact des opinions personnelles et des intérêts particuliers, et constituer pour ainsi dire la *loi sacrée* de la ville. Mais on ne peut en dire autant des modalités du développement urbain qui, souvent, doivent s'adapter aux aléas des circonstances et à la réalisation imparfaite des hypothèses. Aucun esprit humain ne peut prévoir et diriger de façon rigoureuse un phénomène aussi complexe que celui de la naissance ou de la croissance d'une ville, aucune énergie individuelle ne peut se substituer à l'enchevêtrement des volontés et des intérêts de milliers d'individus, d'institutions et d'entreprises ; et quand bien même cela serait possible, la ville qui en résulterait, fille monstrueuse d'un seul individu ou d'un bureau, serait morte avant même d'avoir vécu, sèche et mécanique comme tous les systèmes conçus sur la planche à dessin. A l'extrême opposé de la ville médiévale, merveilleuse expression d'une individualité [1], donnant de façon impré-

1. Giovannoni écrit « individualisme ». Mais l'expression est ambiguë, dans la mesure où l'originalité qu'il entend souligner est l'effet non pas de l'individualisme, mais d'une action collective et d'un esprit commun *(NdT)*.

vue à chaque coin de rue sa vie et sa diversité fonctionnelle et esthétique, la ville bureaucratique moderne serait et se trouve presque toujours marquée par le reflet d'une idéologie centralisatrice et le produit d'une réflexion et de moyens insuffisants [...].

Les lois italiennes qui régissent les plans régulateurs et en fixent l'application sont inimaginablement vétustes et éloignées de la réalité urbanistique actuelle. Elles remontent en effet aux années 1865 et 1885, où ni l'importance de ces questions ni les critères scientifiques et expérimentaux susceptibles de contribuer à leur solution n'avaient encore donné lieu ne serait-ce qu'au simple début d'une prise de conscience.

Ces lois sont caractérisées par une nette séparation entre le plan régulateur d'aménagement interne – qui est, par définition, le plan régulateur – et le plan d'extension, régis par des normes très différentes. Il est pourtant impossible de ne pas voir que ces deux plans renvoient à une seule et même réalité et doivent être pensés ensemble, organiquement, tant leurs deux contenus sont indissolublement liés, chacun réagissant directement sur l'autre.

En effet, tout aménagement interne, dans la mesure où il se propose d'améliorer les conditions sanitaires et démographiques, en même temps, souvent, que le système viaire, doit être non seulement accompagné, mais précédé par la construction de nouveaux quartiers ; celle-ci, à son tour, en fonction des modalités de sa réalisation et des circuits de déplacement qu'elle détermine, entraîne tôt ou tard, dans un sens ou un autre, des changements considérables dans le système viaire, les fonctions et tous les autres éléments urbanistiques du noyau interne.

L'évaluation de la zone d'extension de la ville s'opère selon la méthode suivante : on fixe à vingt-cinq ans la durée de sa réalisation et, en projetant à partir des statistiques l'accroissement prévisible de la population pour cette période, on obtient la surface de cette zone en

attribuant un nombre déterminé de mètres carrés à chaque habitant, comme si effectivement, dans ce laps de temps, les quartiers se construisaient régulièrement jusqu'à saturation par la dernière habitation et le dernier habitant. En outre, la planimétrie interne doit être tracée minutieusement pour chaque ruelle, comportant même l'indication de toutes les transformations parcellaires, tandis qu'en dehors de la région considérée rien n'est prévu et qu'on ne dispose d'aucun moyen pour contrôler le tracé des rues principales et la construction linéaire qui en résulte. Non moins absurdes, on le verra, sont les règlements d'expropriation qui, en ce qui concerne les coûts et la mise en valeur économique, exercent sur le plan régulateur des effets inverses de ceux qu'il faudrait souhaiter. [...]

Il faudra remplacer la voie officielle que nous venons de présenter par une tout autre conception qui doit partir des principes suivants :

1. Unité d'étude pour les régions externes et internes, partant du plan régional, c'est-à-dire des liaisons avec les communications extérieures, et de la coordination avec les centres mineurs voisins, anciens ou nouveaux, pour aboutir aux quartiers d'extension et à l'aménagement de la ville existante ; cette étude doit, comme nous l'avons déjà indiqué, considérer ensemble les tracés des voies et les circuits cinématiques, et résoudre ensemble tous les problèmes interdépendants dans l'organisme d'une ville.

2. Étude d'un schéma directeur initial très étendu, bien distinct de la rédaction ultérieure et graduelle de chaque plan d'exécution. Ce schéma devrait s'étendre en larges mailles, sans limitation des prévisions dans la durée, sur toute la région où l'on imagine que la construction pourra se développer ; il devrait être relié par les tentacules des plans régionaux aux voies principales des territoires des communes voisines. Il faut alors prévoir le tracé du réseau des grandes artères et le zonage, définitif ou provisoire, qui règle dans le temps le type de constructions,

le développement des lignes ferroviaires et des gares, ainsi que l'emplacement et l'extension des parcs et des aires destinées aux bâtiments publics, aux terrains de sport, etc., qui constitueront pour ainsi dire les réserves de la ville future : autrement dit, tout ce qui est, pour elle, d'ordre essentiel et ne peut être compromis par une activité anarchique[2].

En revanche, le tracé du réseau mineur des quartiers nouveaux, qui se greffe sur les tracés principaux, pourra s'effectuer progressivement, au fur et à mesure des besoins. Il devra entrer dans les plus petits détails d'exécution pour l'étude technique et financière, pour l'aménagement des parcelles et le mobilier urbain, en donnant la priorité à l'entité « quartier », coordonnée, bien sûr, à l'entité « ville ». Mais, alors que les grandes lignes du cadre urbain doivent rester immuables, rien n'empêche cette étude locale et parcellaire de tenir compte des contingences pratiques et de s'adapter à des circonstances particulières, s'il est ainsi possible de supprimer des obstacles et de promouvoir des initiatives privées.

3. Plan régulateur dynamique, partant du plan régulateur géométrique pour déterminer le *développement* urbanistique dans l'avenir. Les travaux faisant partie d'une grande opération d'urbanisme sont coordonnés avec logique ; le respect des délais et de l'ordre est souvent nécessaire pour en assurer l'efficacité, ou au moins pour ne pas en compromettre l'exécution. Mais c'est une conception encore plus ample et prévoyante qui doit guider le déroulement du programme d'urbanisme à long terme, dans l'éventualité d'une expansion gigantesque qui, dépassant de loin les limites, les idées et les moyens du plan régulateur actuel, demandera un organisme plus vaste, prenant le relais de celui dont nous parlons main-

2. Cette idée d'un schéma directeur encadrant les plans parcellaires partiels ultérieurs commence à être prise en considération par le Conseil supérieur des travaux publics et a été appliquée à Florence et à Formia.

tenant ; assujettir ce dernier à une forme rigide serait un préjudice plutôt qu'un avantage.

L'extension, déjà mentionnée, des lignes radiales principales ; et l'établissement de règles préventives pour que les constructions ne puissent étouffer la fonction de mouvement[3] ; un traitement du plan régional qui lui permette d'être à terme absorbé dans le plan de la ville future ; la distribution des différentes zones ; les initiatives concernant la construction de nouveaux quartiers et agglomérations et, plus encore, les moyens de communication ; la constitution de réserves de terrain et d'espaces verts : voilà quelques-unes des armes dont dispose un plan de manœuvre qui tient compte de la transformation progressive de la ville dans le futur. Ce super-plan régulateur n'est certes pas un travail administratif de routine ; il requiert une vision à long terme de l'inélucable évolution urbanistique ainsi que des lois qui tendent à s'y manifester et à la régir. Plus qu'un plan, c'est un programme, plus ou moins latent dans le plan.

Cette question est si importante, si vitale, que nous devons nous y arrêter et nous livrer ici à quelques considérations générales.

Le développement des villes

Les grands problèmes posés par le développement urbain concernent à la fois le passé et l'avenir.

Sont concernées par le passé les opérations prévues à l'intérieur de la ville ancienne, et plus encore celles qui

3. A Rome, par exemple, il a été opportunément décidé que, sur les grandes voies consulaires qui rayonnent vers la campagne, la construction ne sera autorisée qu'à partir de 20 mètres en retrait de chaque côté de la route, assurant ainsi aux rues à venir une largeur de presque 50 mètres.

y seront inévitablement réalisées par la suite. La ville ancienne oppose presque toujours de grands obstacles à une vie urbaine intense, parce qu'elle a été faite pour répondre à des besoins totalement différents des besoins actuels et que son plan originel s'est trouvé déformé par des phases successives de densification et d'appauvrissement. Mais à la ville ancienne correspondent, surtout en Italie, des valeurs spirituelles qui sont liées non seulement à ce qui reste du plan topographique et des monuments essentiels, mais encore à ce qu'on peut appeler « ensembles contextuels caractéristiques », ainsi qu'aux localités qui rappellent des souvenirs historiques et qui portent la marque des siècles dans leurs tracés et leur architecture.

Les questions relatives au passé ont pour objet, d'un côté, sa conservation et, de l'autre, son adaptation à une nouvelle fonction vitale ; mais, dans ce domaine, on ne peut évidemment pas se limiter au traitement statique des conditions actuelles, puisque l'orientation d'une formation urbaine donnée, avec le développement des communications et des intérêts qu'elle entraîne, est susceptible de détruire inexorablement demain ce qui a été épargné aujourd'hui. Ici encore, donc, doit intervenir une prévision à long terme ; nous reviendrons plus loin sur la méthode à suivre sur ce point.

Quant aux problèmes directement posés par le développement urbain indéfini, ils sont essentiellement liés au progrès, dont la marche rapide brûle toutes les étapes ; et ils se présentent avec une complexité et une incertitude vraiment effrayantes.

Jusqu'à quel point, demande Hénard, la population d'une grande capitale moderne, ou même simplement celle d'une ville modeste, peut-elle s'accroître ? N'atteindra-t-on pas une limite de saturation dans tous ses organes, même s'ils ont été conçus avec ampleur, comme cela se produit – nous l'avons vu – pour le trafic de chaque rue, prise isolément ? Et en particulier dans nos villes italiennes, qui ont la caractéristique, tout à la fois

fâcheuse et opportune, d'être par bien des aspects en retard, qu'arrivera-t-il quand le parc automobile atteindra non pas même une voiture pour cinq habitants, comme c'est déjà le cas aux États-Unis, mais seulement une voiture pour trente habitants ?

Les plans régulateurs à courte vue, comme ceux que nos lois et nos pratiques imposent aux communes, ne peuvent faire face à aucun des problèmes qui viennent d'être indiqués, ni envisager des solutions dépassant la simple routine administrative.

La conception nouvelle, en revanche, consiste à étendre démesurément les limites du plan régulateur, au moyen du plan régional et du schéma directeur du grand réseau ; à remplacer le plan abstrait, dont la conception et l'exécution sont pensées ensemble, par un plan réaliste, déterminé par des directives d'autant plus efficaces qu'elles adhèrent davantage aux caractères permanents de la ville et aux changements dus au progrès dont on prévoit l'avènement. Les orientations du plan régional, susceptibles de constituer ultérieurement l'ossature de la future ville après un développement considérable, prennent dans cette étude la plus grande importance. La façon dont les quartiers d'extension, avec leurs vocations diverses, avec leurs activités et leurs capacités différentes, se grefferont sur le noyau ancien et réagiront sur lui, soit pour lui conserver son rôle central, soit pour le déclasser lentement, est sans doute la question la plus lourde de conséquences, et qui sera de ce fait traitée à part et en détail. Les moyens de communication actuels et leurs possibilités de développement représentent, avec le contrôle du statut des terrains constructibles, les principales forces de mouvement dans cette stratégie urbanistique.

Dans cette stratégie, les principes et les tracés du plan régulateur se greffent sur ce que nous avons appelé la politique urbanistique. Bien plus que les architectes et les ingénieurs auteurs des tracés, cette politique devrait concerner les hommes politiques et les administrateurs,

qui en établissent l'échéancier et le financement. L'échelonnement des travaux, qui fait partie intégrante d'un plan régulateur bien conçu, n'a qu'une valeur indicative, tandis que, dans la réalité, la connexion des moyens selon un enchaînement logique peut favoriser la mise en œuvre de l'idée directrice ou la réduire à néant.

Ces rapports et cette continuité représentent l'élément aléatoire du plan d'extension, le facteur humain qui ne peut certes pas être prévu de façon constante et certaine. C'est bien pour cette raison que ceux qui rédigent un plan régulateur ont le devoir de ne pas se reposer essentiellement sur lui ; car il n'y aurait pas de plus grande erreur que d'imaginer la ville, nouvelle ou rénovée, comme si elle était mue et réglée par un mécanisme d'horlogerie, alors qu'au contraire l'insuffisance des programmes ou des moyens fera prévaloir la dérive aboulique d'activités privées sporadiques.

Une certaine souplesse doit donc présider à la conception du plan régulateur, de façon à ce qu'il puisse s'adapter à toutes les éventualités, qu'il s'agisse d'initiatives politiques ou industrielles dynamiques, ou encore de projets incertains ; c'est sans doute pourquoi il faut accorder une grande importance aux éléments préventifs fournis par le zonage, par la localisation des parcs, des entreprises, ainsi que des édifices et équipements particuliers. Un prochain chapitre sera consacré à la mise en œuvre efficace de ces moyens.

Si le présent ouvrage était un traité d'urbanisme en bonne et due forme, il faudrait maintenant aborder la classification des plans géométriques, l'étude spécifique de chaque problème technique et la définition des diverses opérations qui composent un projet complet de plan régulateur. Ici, en revanche, où il s'agit seulement d'évoquer les principes et les systèmes modernes afin d'examiner le « problème central » qui est celui des villes anciennes, ce chapitre pourra être résumé sous la forme de grandes rubriques, constituant comme l'index du livre

dont on aura besoin pour fournir une règle et une méthode à une matière aussi importante.

1. Étude d'un plan régulateur (d'extension et d'aménagement interne) qui doit être précédée par une enquête minutieuse, fondée sur des données statistiques et sur des observations directes ; cette enquête devrait concerner :

a) la densité de l'habitat existant, les conditions sociales, économiques et sanitaires (mortalité et morbidité spécifiques) de chaque quartier ;

b) la population actuelle et son diagramme de croissance ;

c) les industries locales et les tendances, qualitatives et quantitatives, de leur développement ;

d) les divers types de trafic existants et leur intensité ;

e) les habitudes locales en matière d'habitation et d'emploi ;

f) la tendance, naturelle ou artificielle, de la ville à s'étendre en direction d'une région donnée.

2. Relevé planimétrique et altimétrique de la ville existante (à une échelle d'au moins 1/2 000 pour les zones internes et d'au moins 1/5 000 pour les zones extérieures).

3. Relevé des monuments existants, des groupes d'édifices présentant un intérêt historique et artistique, des zones de valeur « contextuelle », ainsi que des villas et des localités périphériques caractéristiques.

4. Étude du caractère naturel et paysager de la région.

5. Enquêtes sur l'histoire de la ville, sur les vestiges qui en subsistent éventuellement dans les constructions et le sous-sol, et sur les tendances permanentes qui se manifestent à travers la loi de la persistance du plan et les données historiques.

6. Détermination des équipements urbains existants (égouts en particulier), de leur développement possible et de leur remplacement éventuel.

7. Détermination du régime économique de la ville, avec ses moyens d'approvisionnement (marchés, ports, etc.).

8. Détermination des besoins nécessaires en matière de services et équipements divers, ainsi que d'édifices publics : écoles, hôpitaux, sanatoriums, cimetières, équipements militaires, terrains de sport, hospices, etc.

9. Description du système ferroviaire et détermination de ses possibilités de développement et de modification éventuels.

A cette étape préparatoire doit succéder l'étude du projet ; ce dernier, selon le principe consistant à procéder de l'extérieur vers l'intérieur, du général au particulier, doit comprendre les différentes phases suivantes :

I. Élaboration du *plan régional*, c'est-à-dire de l'aménagement à grande échelle des communications extérieures avec les centres voisins, de la prévision, fondée sur les données géographiques et économiques, du trafic futur dans toute la région, et de la diffusion de l'habitat futur dans les campagnes environnantes. Grâce à ce plan, la ville est reliée rationnellement à une unité plus vaste, la région, et à tout un système complexe de communications constitué par les voies régionales ou nationales. Les programmes liés au « mouvement » sont les suivants : différenciation des divers types de trafic, en particulier distinction entre le trafic de passage et le trafic local ; organisation des voies de communication ferroviaires (chemin de fer et tramway) et éventuellement maritimes ou fluviales ; réalisation de voies pour l'automobile ; disposition des voies radiales extérieures permettant la construction linéaire sans entraver la circulation générale. Les thèmes urbanistiques sont ceux qui, en se rattachant au plan d'extension, prévoient par des dispositions particulières la naissance et le développement, autour de la ville, des cités satellites, industrielles, agricoles ou résidentielles, ou encore balnéaires et touristiques ; ils intègrent en outre les centres secondaires préexistants dans l'orbite du centre principal.

II. Détermination des *nœuds* de la ville, constitués soit par des pôles où la vie nouvelle se greffe sur l'ancienne,

soit par des centres existants, soit par des points de passage obligés, ou encore par des centres nouvellement créés dans les quartiers d'extension. Et voici les portes de la ville, les ponts, les ports, les gares, voici les places principales, les marchés, etc., voici des groupes d'édifices publics, les banques, les établissements commerciaux, administratifs, culturels. Autrement dit, il s'agit tout à la fois de la ville fixée par des points d'où rayonne tout le réseau des communications, et de la ville formant des ganglions qui donnent à chaque partie sa fonction urbaine et sociale particulière. Les nœuds extérieurs sont directement liés au plan d'extension et les nœuds internes au plan d'aménagement interne ; ces deux plans, toutefois, doivent être étudiés simultanément au sein d'une conception globale.

III. Tracé (conçu en même temps que la détermination des nœuds) du réseau primaire d'intercommunication entre les nœuds et du réseau de *circulation de première catégorie* de toute l'extension urbaine ; conformément à la définition du schéma directeur, c'est-à-dire du schéma programmatique pour l'avenir, ce tracé doit définir de très grandes voies autour de la ville, afin de parer à toute éventualité et de constituer l'ossature d'une ville bien plus étendue que l'actuelle. Sur ce plan des grandes artères se greffera tout le réseau mineur des rues et des îlots, qui constitue la trame de la ville. A cette question se rattachent les règles figurant au chapitre consacré à la circulation, tant en ce qui concerne la nécessaire subdivision des différents types de trafic qu'en ce qui concerne le tracé, les dimensions et le branchement de chacun des organes de mouvement urbain.

IV. Zonage *(zoning)*, c'est-à-dire affectation de chaque zone, suivant sa destination ou son type de construction[4]. Certaines zones doivent être déterminées de façon impérative et définitive ; d'autres, comme les zones résidentielles des diverses catégories sociales (à commencer par

4. Voir *supra*, chapitre III.

celles des classes populaires) ou les zones réservées aux affaires et à des fonctions semblables, pourront figurer comme objectifs d'un programme auquel devrait tendre la politique urbanistique ; il peut en aller de même pour les affectations provisoires, au service de l'extension dont nous avons traité au chapitre précédent.

V. Détermination des parcs, des principaux jardins, des points de vue et des rues à perspective, des édifices scolaires, des ateliers d'entreprises, des abattoirs, des cimetières, des terrains d'aviation et de sport, des emprises ferroviaires, des éventuels bassins d'épuration, etc., autant d'éléments qui, par définition, ne sont pas les nœuds principaux du trafic et de la vie urbaine – comme les édifices publics, les marchés, etc. –, mais qui n'en constituent pas moins, en même temps que l'affectation déjà évoquée des différentes zones, des éléments déterminants, soit pour amorcer le développement urbain, soit pour briser la continuité des quartiers, soit simplement pour empêcher toute extension de la ville.

VI. Étude du plan parcellaire des régions particulières pour lesquelles le projet doit avoir un caractère définitif ; cette étude ne doit pas seulement comprendre le tracé des voies secondaires et tertiaires, des places et des centres mineurs, mais aussi l'adaptation du lotissement à la propriété existante et les délimitations cadastrales sur lesquelles fonder les notifications d'expropriation et calculer les indemnités correspondantes, ainsi que les subventions pour travaux de mise en valeur[5].

5. Bien entendu, il s'agit là d'une étape du travail qui demande une analyse plus précise, où l'on doit intégrer toute la complexe procédure administrative des autorisations fournies par la municipalité et les autorités de tutelle, des publications formelles, de l'examen des recours déposés par les intéressés, etc. C'est également à ce stade que se présentent de nombreux problèmes techniques et juridiques, très complexes, qui n'intéressent pas le schéma directeur : c'est en premier lieu celui des conséquences de l'expropriation, c'est-à-dire de l'affectation aux différents propriétaires des reliquats de terrain, avec le nouveau lotissement ou le remembrement des lots qui en découle.

VII. Projet technique concernant l'ensemble des travaux de voirie prévus (mouvements de terrain, profils, tracés géométriques suffisamment précis pour pouvoir être reportés sur le terrain, plan des rues, ouvrages d'art, de soutènement, de traversée, hydrauliques, etc.). Il est nécessaire d'établir un projet technique pour chacun des différents réseaux, nouveaux ou greffés sur les équipements préexistants[6].

VIII. Plan des systèmes et des réseaux viaires, conçus pour un développement progressif. Relèvent de cette rubrique les réseaux des chemins de fer, des métropolitains, urbains et extra-urbains, des autobus et des systèmes de transport fluvial : tous sont liés, d'une part, au plan régional et, d'autre part, au plan d'extension et d'aménagement interne.

Comme nous l'avons indiqué ailleurs, ces équipements doivent être étudiés de façon globale, dans leur fonction urbanistique, c'est-à-dire pas seulement en tant que services offerts au public et moyens de désengorgement des voies de circulation, mais aussi et surtout en tant qu'instruments permettant d'orienter et de contrôler le développement des constructions.

IX. Propositions d'échelonnement des travaux du plan régulateur, en fonction de leur urgence et de leur enchaînement logique conçu en termes de cause à effet : plan régulateur dans le temps, qui devrait garantir l'efficacité du plan régulateur conçu dans l'espace, établissant un programme d'extension évoqué au chapitre précédent. Il faudrait, en outre, évaluer le coût approximatif de chaque série de dispositions.

Ainsi, dans un plan qui se proposerait à la fois l'extension et l'aménagement interne d'une ville, on pourra proposer l'ordre d'urgence suivant dans sa réalisation :

6. Il n'est pas rare que les caractéristiques, ou plutôt les différentes phases, de l'exécution se répercutent sur les possibilités d'aménagement. Cela vaut particulièrement, comme nous l'avons déjà indiqué ailleurs, pour les canalisations à circulation continue, dont la capacité est limitée à un bassin donné, et donc à des zones déterminées.

1) retouches locales dans les voies internes pour améliorer les conditions de circulation, en conjonction avec les mesures prises pour la distribution des moyens de communication et le contrôle de la circulation ;

2) ouverture d'accès vers l'extérieur ;

3) début de réalisation du réseau principal externe ;

4) création de quelques quartiers extérieurs, échelonnée selon la logique de l'extension et ses possibilités de développement organique ;

5) mise en service des moyens de communication rapide vers ces quartiers et, en conséquence, transformation desdits moyens dans les zones centrales ;

6) aménagements internes, c'est-à-dire éclaircissage du tissu, tracé de voies annexes, etc.

X. Règlement d'urbanisme concrétisant la construction par zones, en définissant pour chacune d'entre elles les règles à suivre par les particuliers[7].

XI. Plan régulateur concernant les monuments et les paysages : c'est l'instrument qui permet de déterminer, en se fondant sur la législation en vigueur concernant la protection des monuments et des beautés naturelles, non seulement les éléments à conserver, mais aussi les périmètres de protection, les noyaux ayant une valeur contextuelle, les ensembles végétaux, les perspectives panoramiques, dont les organismes publics et privés devront tenir compte, les premiers en définissant les espaces libres, les tracés et les distances, les seconds en

7. La partie du règlement d'urbanisme qui est directement et nécessairement liée au plan régulateur ne comprend pas les nombreuses règles de détail, d'ordre administratif, constructif ou sanitaire qui doivent être appliquées tant dans les ouvrages provisoires que dans les constructions définitives, mais seulement la définition précise des systèmes de construction autorisés et la référence aux régions correspondantes prévues par le plan, ainsi éventuellement qu'aux régions non envisagées par ce dernier.

Ainsi le règlement d'urbanisme établit les limites de l'exploitation des terrains et, conformément aux principes qui inspirent le plan, prévoit dans le détail le statut financier des sols et toute l'organisation sociale et urbanistique de la ville.

répartissant les constructions ou en appliquant des règles particulières concernant perspectives, volumes et couleurs[8].

XII. Étude architecturale des parties de la ville auxquelles il convient de donner unité et harmonie, comme les places monumentales, les parcs, les promenades, etc., ou des ouvrages publics, comme les fontaines, les escaliers, les gares, etc., qui peuvent être au centre d'une perspective et mis au service de l'art dans les quartiers anciens ou nouveaux ; mais cette étude architecturale peut encore concerner des constructions banales auxquelles, sans leur ôter pour autant leur caractère, certaines dispositions en plan ou en élévation, certains rapports de hauteur, certaines proportions planimétriques, certains caractères stylistiques peuvent contribuer à donner une unité ou une diversité qui [...] éviteront l'uniformité banale aussi bien que l'anarchie des parties aléatoires[9].

8. En réalité, ces prescriptions concernant les édifices ou les régions devraient en grande partie précéder la rédaction définitive du plan, car elles définissent des interdictions fondamentales pour la construction, qui peuvent être absolues ou relatives, concerner un élément particulier ou l'ensemble d'une vaste zone urbaine ou rurale. Voir ce que nous avons dit sur le sujet à propos des questions esthétiques.

9. Souvent, aujourd'hui, dans la présentation des plans régulateurs, notamment à l'occasion de concours publics, on voit appliquer de façon abusive la conception juste et saine qui lie l'architecture au schéma d'urbanisme, et l'on voit ainsi concevoir non seulement la composition volumétrique des principaux espaces, mais même les perspectives architecturales, totalement fantastiques, d'ensembles d'édifices nouveaux : démarche qui peut rendre le projet attirant mais ne l'améliore nullement, et se révèle dangereuse dans la mesure où elle peut faire taxer d'idéalisme le projet tout entier.

Chapitre V

La question des centres anciens

Tous les problèmes examinés précédemment concernant le développement urbain, tant dans ses rapports avec le passé que dans la vision à long terme de l'avenir, nous ramènent aux questions vraiment fondamentales qui portent sur les modalités de la greffe des constructions nouvelles sur le centre ancien.

Malheureusement, à l'ampleur transcendantale de la question qui met en jeu des raisons spirituelles et pratiques, le sens profond de l'« esprit de la ville » et la vision de son développement aussi bien immédiat que lointain, a presque toujours correspondu la médiocrité des urbanistes empiristes appelés à discuter et à résoudre les problèmes. D'un côté règne la monomanie du petit géomètre qui dessine sur le plan le tracé d'une rue rectiligne ou d'une place circulaire et veut le réaliser sans s'interroger ni sur son utilité ni sur l'importance des vestiges urbains dont il est susceptible d'entraîner la destruction, sans prévoir les conséquences de l'opération dès lors qu'elle n'est plus considérée en soi, mais intégrée au sein de la ville moderne. De l'autre côté, la monomanie du conservateur à outrance qui, au dernier moment, exige la sauvegarde de n'importe quel fragment de muraille ancienne, empêchant du même coup la création d'une voie qui pourrait peut-être, en ouvrant les portes au mouvement, le canaliser efficacement vers la périphérie et réduire sa pression excessive dans la ville ancienne. [...]

Nous ne nous attarderons pas sur ces positions simplistes et banales, bien qu'elles ne cessent de renaître

avec le même succès ; nous préférons examiner objectivement les diverses conceptions d'ensemble qui s'affrontent.

Celle que l'on rencontre le plus communément entend faire de la ville ancienne, maintenue comme barycentre de la ville nouvelle, son noyau central, le quartier des affaires, la *city*.

Le Corbusier a récemment repris ce point de vue en soutenant que, dans les villes nouvelles ou anciennes, il faut :

1) décongestionner les centres pour faire face aux besoins de la circulation ;

2) augmenter la densité pour réaliser les contacts qu'exigent les affaires ;

3) accroître les moyens de communication ;

4) développer les espaces verts.

Il pourrait sembler que la première et la quatrième de ces conditions soient en opposition totale avec la deuxième. Le Corbusier résout cette difficulté en proposant son système de *skyscrapers* multiples, naturellement tous égaux, mais isolés et assez éloignés les uns des autres, entourés de larges voies et de jardins ; cette solution, comme on l'a vu, est si artificielle et si absurdement anti-économique qu'elle suffit à faire s'écrouler tout le système.

Le seul principe, barbare mais logique, qui en ressort est la nécessité de détruire tout ce qui existe pour créer l'ordre nouveau.

Mais même s'il s'agissait d'une ville élevée *ab imis*, d'une nouvelle Canberra, par exemple, j'affirme que cette conception monocentrique est erronée. Tant que les villes continueront à se développer et que l'accroissement de leur population ne sera pas limité, le centre, trop fatigué, risquera toujours de ne plus pouvoir assumer sa fonction de cœur, ou il ne le fera qu'au prix de ces expédients que sont le développement gigantesque en hauteur et les systèmes de communication stratifiés, dont la grandiose expérience nord-américaine nous a déjà démontré

l'échec. Même dans une ville théorique, la préoccupation principale devrait être le déplacement progressif du centre ou la création de plusieurs centres, différant en particulier par leur caractère fonctionnel, mais reliés par des moyens rapides et efficaces : schéma mobile et multiple, propre à sauver la ville du développement indéfini dont la menacerait la convergence radiale vers un centre unique.

Prenons un exemple qui, par analogie, nous paraît assez pertinent. Les techniciens du téléphone savent qu'un central téléphonique à communication automatique peut compter jusqu'à deux cents abonnés ; au-delà, il y a saturation et il faut construire un ou plusieurs centraux supplémentaires. Il ne viendrait donc à l'esprit d'aucun technicien de prévoir une capacité plus grande, c'est-à-dire de dépenser des sommes énormes en pure perte pour agrandir un central existant en compliquant les installations, en détériorant les services et en ne retardant qu'à peine la construction d'un nouveau central. Pourquoi commettre la même erreur dans une ville, où souvent il est quasi impossible de créer *a posteriori* un second central ?

Mais revenons au cas normal de la ville existante et rappelons-nous la façon dont elle s'est constituée. Elle est née pour répondre à des besoins qui, à bien des égards, différaient beaucoup des nôtres, mais dont la persistance du plan maintient le cadre, même lorsque les vestiges authentiques de monuments ou d'édifices mineurs sont rares ; elle n'en avait pas moins à l'origine, bien plus qu'on ne le croit, sa logique et son hygiène : les petites maisons n'étouffaient pas les petites rues, et elles respiraient grâce à de vastes et riants jardins intérieurs ; puis les ajouts et les extensions qui ont eu lieu au cours des siècles, et surtout la spéculation sur les immeubles de rapport remplaçant les habitations familiales, lui ont fait perdre son caractère, en ajoutant des étages et en occupant les espaces intérieurs. Cependant, l'entassement et la promiscuité ne se sont vraiment aggravés que récem-

ment, avec la tendance à la concentration, mal contrôlée, mal engagée et mal tempérée par les moyens encore insuffisants de communication vers l'extérieur.

Il ressort de ce principe très clair et de cette expérience presque toujours malheureuse qu'*une ville ancienne demeurée en l'état est presque toujours inapte à devenir le centre de l'agglomération nouvelle.*

Il suffit en effet de confronter la réalité d'une ville ancienne [...] et les besoins [...] d'une ville nouvelle, semblable à un grand mécanisme complexe dont les organes doivent être définis avec une précision rigoureuse, pour voir que les conditions de vie des deux organismes sont différentes, antithétiques et incompatibles, si bien que tout compromis se révèle dangereux pour l'une comme pour l'autre, détruisant le caractère de l'ancien et empêchant le développement adéquat du nouveau. Toute opération visant à réaliser ce genre de compromis (au prix de travaux et de dépenses énormes) est condamnée à aggraver le mal toujours davantage si elle ne prévoit pas plus largement la possibilité, dans une seconde phase, d'un décentrement partiel. Une amélioration éphémère paraîtra se faire jour pendant dix ou vingt ans ; puis une urbanisation progressive et inexorable envahira toujours davantage les voies que cette conception imprévoyante aura créées, et l'erreur deviendra définitive et irréparable ; car il ne sert à rien de surélever démesurément les édifices, causant en retour des maux nouveaux, ni d'opérer de nouvelles percées, semblables aux opérations chirurgicales pratiquées sur un cancéreux déjà envahi par le processus néoplasique. [...]

Une fois cette antithèse organique établie, qui s'avère presque toujours violente et insurmontable dans les grandes villes en expansion et ne peut donner lieu à des adaptations ou à des solutions de compromis que dans les villes en décadence ou dans les centres secondaires, il faut donc regarder le problème en face. Si l'on s'obstine à vouloir faire du noyau ancien le centre nouveau, il est condamné à une destruction immédiate ou lente. La

destruction immédiate et complète serait une solution à l'Attila ou à la Barberousse, mais elle répondrait au moins à la logique de la modernisation. En revanche, la mort lente et le remplacement progressif des rues anciennes par les nouvelles entraînent, avec le sectionnement de la réalisation, une telle inorganicité des tracés et du développement du programme d'urbanisme que jamais il n'en résulte un système urbain vraiment moderne. [...]

Les auteurs ne manquent pas pour théoriser ce type de solution. Dikansky, par exemple, magnifie les grandes percées effectuées à Paris par Haussmann et souhaite que notre génération poursuive dans cette voie, sans s'apercevoir [...] qu'à cause, précisément, de ces travaux, qui ont accentué la concentration et appelé le mouvement au lieu de le fluidifier, Paris se trouve aujourd'hui à cet égard dans une situation gravissime. [...]

Laissons en paix nos ancêtres, qui ne pouvaient certes pas imaginer le gigantisme des villes modernes, ni les tramways électriques, les automobiles et les gratte-ciel. Il n'en reste pas moins que notre époque endosse une grande responsabilité en assumant l'œuvre de destruction continue requise par la superposition du nouveau à l'ancien et en négligeant les moyens qui lui permettraient de l'éviter. [...]

Les efforts entrepris aujourd'hui à l'unisson ont été, un temps, isolés. Il n'est peut-être pas sans intérêt d'écouter la voix de certains précurseurs [...]. L'auteur de ces lignes a pour seul mérite d'avoir combattu sans trêve, depuis trente ans, [...] par de nombreux écrits [1], en faveur de ces principes fondamentaux [...].

[...] Une longue série d'avis concrets émanant de techniciens et d'architectes est venue confirmer du poids de son autorité les principes en question. Monneret de

1. Les extraits que donne ici Giovannoni de ses propres écrits ont été reportés en annexe, à la fin du présent volume *(NdT)*.

Villard a dressé un féroce réquisitoire contre les transformations qui ont sévi durant les dernières décennies[2] [...]; Piacentini a formulé des remarques très claires à propos de la rénovation de Rome[3] [...]; l'archéologue Anti, dans une intéressante étude sur la cité égyptienne de Tebtunis, a mis a contribution une expérience vieille de vingt-deux siècles[4] [...]; l'architecte Muzio a également repris cette thèse dans une étude récente[5] [...].

Encore plus nombreuses et vigoureuses sont les voix des lettrés et des poètes. [...] On pourrait établir une véritable anthologie de leurs écrits, depuis les violentes invectives de Victor Hugo dans *Guerre aux démolisseurs* jusqu'à l'ironie subtile d'Anatole France dans *Pierre Nozière*, sans oublier les très belles pages de Gabriele D'Annunzio écrites à l'occasion des projets destructeurs du centre de Bologne en 1917[6]. [...]

Cette liste de citations pourrait se poursuivre avec les écrits de nombre d'auteurs fameux, tels Sitte, Buls, Stübben, Lavedan, Poète ou Unwin[7]. Leurs voix ont à l'unisson trouvé une expression achevée lors du colloque international sur le logement et les plans régulateurs qui s'est tenu à Rome en septembre 1929, et dont le thème essentiel était précisément « l'aménagement des villes à caractère historique en vue de leur adaptation aux besoins de la vie moderne[8] ». [...]

2. U. Monneret de Villard, *Note sull'arte di costruire le città*, Milan, 1907.

3. M. Piacentini, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Rome, 1918.

4. C. Anti, « Un esempio di sistemazione urbanistica del III secolo a. C. », *Architettura e arti decorative*, novembre 1930.

5. G. Muzio, « Forme nuove di città moderne », *Atti del sindacato provinciale fascista degli ingegneri di Milano*, IX, 1930.

6. Lettre de Gabriele D'Annunzio à Giorgio Del Vecchio.

7. Voir les œuvres de ces auteurs déjà citées dans les chapitres précédents. Voir aussi, sur cette question, C. Gurlitt, *Die Erhaltung des Kernes alter Städten*, Berlin, 1911.

8. Voir *Atti del Congresso internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori*, *op. cit.*

Nous allons maintenant reprendre les subdivisions que nous avons utilisées précédemment pour étudier les caractéristiques et les conditions des villes modernes, en examinant tout d'abord celles qui ont trait à l'organisation sociale et, en particulier, aux besoins d'hygiène, de dignité et de relatif bien-être dans le logement.

Les conditions d'hygiène

A propos du processus de concentration du bâti et de la population qui a presque toujours affecté les parties centrales des villes anciennes, où la vie s'est développée de façon continue, nous avons déjà implicitement montré qu'il reste bien des efforts à accomplir pour adapter ces dernières aux conditions de vie modernes. Il ne manque pas, à dire vrai, de villes secondaires où, dans ces quartiers centraux, la vie se déroule tranquille et sans entassement excessif, et où les petites maisons, les jardins privés qui donnent sur la rue et la fleurissent, les belles cours ouvertes conservent encore les traits de la beauté et de l'hygiène anciennes ; mais le cas est bien plus fréquent des villes en expansion où les conditions de vie sont presque intolérables à cause du manque d'air et de lumière, de la densité de la population, de la pauvreté des habitations, qui bouleversent la disposition rationnelle de ces quartiers. La nécessité d'une mise en valeur apparaît donc évidente, mais toute la question est de savoir comment la réaliser. [...]

En dehors de quelques quartiers pilotes construits par des firmes industrielles prospères pour leurs propres employés ou par des offices de logement populaire avec des moyens nécessairement limités, le problème du logement économique est loin d'être résolu. L'activité spontanée produit les bidonvilles ; la spéculation pro-

duit les gigantesques phalanstères qui regroupent des dizaines, parfois des centaines d'appartements, dans chacun desquels s'entassent de nombreuses personnes. Si nous considérons dans son ensemble, sans idées préconçues, la véritable situation du logement des familles nécessiteuses, qui forment la grande masse de la population, nous devons reconnaître qu'elle n'a connu aucune amélioration par rapport aux quartiers anciens, antérieurs à la seconde moitié du siècle dernier, ni sur le plan des conditions sociales et morales (en raison de la promiscuité qui y règne), ni sur le plan des conditions d'hygiène ; on constaterait même parfois une dégradation, sans l'intervention vigoureuse des divers équipements et services urbains, ainsi que des mesures prophylactiques de défense contre les épidémies.

En voici une preuve précise. Partout où les statistiques permettent de comparer, à niveau social équivalent, les conditions de vie dans les quartiers anciens du type qui vient d'être décrit et dans les nouveaux quartiers très denses, les premières se révèlent, de façon inattendue, meilleures que les secondes. Ainsi, dans les IVe, VIIe et IXe arrondissements de Vienne, de construction ancienne, la mortalité était de 17 ‰ environ, mais elle s'élevait à 30 ‰ environ dans les nouveaux quartiers de Simmering, de Neu-Ottakring, de Meidling et du Xe arrondissement[9]. A Rome, la comparaison des quartiers de Ponte et de Parione avec celui de San Lorenzo montre des conditions de morbidité et de mortalité pires dans le dernier que dans les deux premiers[10].

9. D'après une conférence de C. Sitte, *Zeitschrift des österreichisches Ingenieur- und Architekt-Vereins*, 1903.

10. Le fait m'a été signalé par le regretté Angelo Celli, l'illustre professeur d'hygiène à l'université de Rome, qui a fourni à mes observations une confirmation scientifique. Il n'est pas facile, toutefois, d'en trouver une démonstration directe dans les statistiques de la municipalité de Rome, car la subdivision adoptée regroupe le quartier de San Lorenzo et tout le quartier de l'Esquilin, qui comprend les secteurs résidentiels aisés du quartier de Macao et des environs de la gare.

Souvent, l'opposition entre le quartier nouveau[11], mal construit et affecté au logement populaire selon des critères qu'il est inutile de condamner, puisqu'ils sont inhérents à l'équation économique, et le quartier ancien, en triste régression, n'apparaît pas dans les statistiques. La raison en est que n'y figurent pas certains termes communs nécessaires à la comparaison, concernant le niveau social ou le type d'équipements primaires, comme les égouts, souvent imparfaits dans les quartiers anciens.

Mais cette opposition persiste à des degrés divers et nous persuade que la vétusté des quartiers anciens n'est qu'en partie la cause de ces maux ; cette triste situation perdurera tant que le niveau de vie des classes les moins aisées n'aura pas été amélioré et tant que l'on n'aura pas vraiment réussi à offrir aux familles défavorisées des logements dans des habitations populaires bien organisées.

Ces maux relèvent donc davantage des questions sociales et économiques que de la construction, et le remède consistant à détruire tout un quartier et à en modifier la destination se révèle inadéquat. Souvent même, de telles opérations, loin de résoudre le problème, ne font que l'aggraver, car il est impossible de reconstruire assez de logements pour héberger la population délogée. [...]

Quels sont les remèdes ? En deux mots, décentraliser et construire ; orienter vers la campagne, selon l'excellent programme du gouvernement fasciste, la majorité des habitants qui vivotent dans les villes, et édifier des maisons à loyer vraiment économique pour y installer la population concentrée. En d'autres termes, *il ne faut pas détruire mais construire, et en quantité vraiment suffisante.* [...]

Souvent, en effet, quand le problème ne peut être résolu dans son intégralité, les édiles et ceux qui financent les éventrements le résolvent *symboliquement.* Ils

11. Par « quartier nouveau », Giovannoni désigne aussi bien des quartiers que des cités-jardins ou des cités ouvrières périphériques *(NdT).*

percent dans l'habitat ancien une large rue et, sur ses rives, ils reconstruisent des maisons nouvelles, très élevées, en laissant les zones qui se trouvent derrière en l'état, c'est-à-dire dans une situation bien pire qu'auparavant, car la nouvelle barrière les enferme et les étouffe bien davantage que ne le faisaient les masures antérieures. On dirait presque que ces aménagements *linéaires* ne sont pas faits pour les habitants, mais pour les étrangers [...] qui passent par le nouveau *corso* [...] et qui, selon la belle expression de Palladio, « pourront facilement croire qu'à sa largeur et à sa beauté correspondent aussi les autres rues de la ville[12] ». [...]

Les questions économiques dans les centres anciens

[...] Les arguments économiques sont le cheval de bataille des démolisseurs. Qu'il s'agisse d'une reconstruction radicale et complète ou de changements organiques apportés aux édifices individuellement, le fait de transformer des parties anciennes de la ville, qui en sont souvent aussi les zones centrales, en quartier d'affaires, de boutiques et de logements de grand standing entraîne un accroissement considérable de la rentabilité et donc de grands avantages financiers, ainsi qu'une distribution logique et ordonnée de la ville sur le plan des constructions et sur le plan social. Et l'on voit, en effet, les entreprises de construction et les collectivités locales se tourner vers cette fée Morgane dont ils attendent des montagnes d'or.

Certes, il n'est pas exclu que l'équation de la rentabilité ne présente parfois des aspects positifs lorsqu'elle

12. A. Palladio, *Il Terzo Libro dell'architettura*, chap. II.

s'applique à la rénovation et à la transformation fonctionnelle des bâtiments ; mais il s'agit alors de cas isolés plutôt que d'applications générales et systématiques. Le cas est, en effet, fréquent dans les grandes villes européennes d'édifices isolés ayant fait l'objet d'une réfection complète (à Berlin, sur la Leipzigstrasse, certains ont été refaits trois fois en quarante ans) afin d'en adapter le type à une meilleure disposition, aux mutations rapides des besoins de la vie et donc, en dernière analyse, à une rentabilité accrue. Mais quand ce type d'intervention s'étend sur de vastes quartiers, les opérations financières gigantesques et les aménagements coûteux qu'elles requièrent risquent bien plutôt de conduire à l'échec.

C'est avant tout l'économie publique qui est concernée. La destruction systématique des immeubles existants représente la destruction d'une richesse publique, comparable à l'incendie d'une forêt, à l'effondrement d'une mine, aux conséquences d'une guerre ou d'un tremblement de terre dans un centre habité. La terrible catastrophe tellurique qui a détruit Messine [...] est apparue à tous comme un deuil national, à cause non seulement des vies perdues, mais aussi du patrimoine immobilier anéanti. Pourquoi ne devrait-on pas, dès lors, considérer de la même façon un plan régulateur qui se propose de détruire près des deux tiers de la ville de Milan ?

D'un autre ordre, mais non moins importants, sont les inconvénients et les dommages dus au bouleversement brutal d'un régime économique : des milliers de familles obligées de déménager et de se trouver plus loin un nouveau logement, des industries et des commerces ruinés, toute une chaîne d'habitudes et d'intérêts rompue, comme lorsqu'une population entière menacée d'invasion s'enfuit sous l'empire de la panique et doit aller s'installer loin de ses bases... Si l'application d'un plan de ce genre est intégrale et immédiate, son ampleur même lui donne le caractère d'une vraie révolution ; si elle est progressive, on se heurte au désagrément chronique des rues barrées, des expulsions, des démolitions...

J'ai toujours vaguement soupçonné [...] que les financiers experts et avisés ne croient pas sérieusement à ces opérations globales et mettent en branle toute la rhétorique de l'urbanisme pour les limiter ensuite à trois ou quatre îlots bien choisis qu'ils reconstruiront rapidement, sans plus s'occuper du reste. Qu'importe alors à ces chevaliers d'industrie à la Carducci [13] si la municipalité a cru, pour sa part, au projet et a démoli un grand nombre de maisons sans parvenir à revendre les terrains, si l'on a percé des rues qui ne seront jamais continuées, si les actions d'une société, revendues dans les délais, ne valent plus rien ?

En effet, la réflexion montre que, pour des opérations de grande envergure de ce type, le capital requis atteint des sommes énormes, spécialement si l'on prend en compte, dans les calculs, les constructions nouvelles nécessaires au relogement des personnes expulsées. La valeur du terrain présente, même sans compter les dépenses d'aménagement indispensables, un poids mort dû aux coûts d'expropriation et de démolition, [...] qu'il n'est pas toujours possible de récupérer. Lorsqu'il s'agit d'une grande métropole ou au moins d'une ville importante en développement, il est rare que les propriétaires d'immeubles situés dans les zones centrales soient restés à attendre, les mains dans les poches, et ils ont, chacun pour son compte, réalisé de petites transformations, parfois incohérentes, voire scandaleuses, mais très lucratives ; lorsqu'il s'agit d'une ville secondaire, l'échec est assuré, car le marché des terrains constructibles ne pourra jamais absorber les nouvelles extensions évaluées à un prix élevé, et préférera en toute logique et sagesse s'orienter vers la périphérie, si celle-ci n'est pas trop éloignée.

En réalité, donc, même le financement des grandes transformations menées dans les centres anciens donne souvent lieu à bien des illusions, quand ceux qui lancent les opérations en méconnaissent les difficultés, les

13. Giosuè Carducci, écrivain italien (1835-1907) *(NdT)*.

dépenses gigantesques qu'elles entraînent et le malaise économique diffus qui règne dans les classes économiquement les plus faibles. [...]

Le mouvement dans les villes anciennes

C'est en matière de circulation que le contraste entre l'ancien et le nouveau est le plus apparent. Dans une ville moderne, les organes de la circulation [...] doivent correspondre étroitement aux moyens de transport actuels, voire futurs ; et pour cette raison précise le tissu des villes anciennes ne peut aucunement s'y adapter.

L'empirisme des éventreurs croit avoir trouvé un remède à cette situation en élargissant les rues ou les places existantes. Il est facile de montrer les inconvénients de cette méthode [...].

Le premier est le manque de cohérence, entraîné par les mille obstacles, souvent imprévus, qu'on rencontre à chaque pas quand on incise la matière vivante de la ville, ce qui n'est pas le cas lorsqu'on construit des voies sur un terrain libre. Des adaptations et des détours sont nécessaires, qui diminuent l'efficacité des rues et des places nouvelles à l'égard de la fonction cinématique dont ils doivent constituer le support. Parfois, les obstacles résident moins dans le noyau ancien que dans la ceinture de bâtiments qui l'a enclos à une époque relativement récente et qu'il est encore plus difficile, pour des raisons économiques, de couper et de traverser.

On trouve ainsi très fréquemment un type de voies étranglées à leur extrémité, dont le tracé final est incertain, et qui sont conçues comme des rues « unipolaires », voire des tronçons isolés (tels, par exemple, le Corso Vittorio Emanuele et la Via Arenula à Rome, la Via Rizzoli à Bologne, le Corso Umberto à Naples, la Via San Lorenzo et la Via Roma à Gênes, la Via Manzoni à

Milan) ; les tracés sont souvent irréguliers, maladroits et sans aucune relation avec le système de la grande circulation.

Souvent aussi, le manque de cohérence est accru par le retard considérable que les obstacles évoqués plus haut occasionnent dans la réalisation. Lorsqu'on approuve un projet de rue, il semble qu'elle soit déjà exécutée et qu'elle représente un élément continu, créé d'un seul jet, afin de canaliser le mouvement dans un sens déterminé. Mais si, entre le début et la fin des travaux, plusieurs dizaines d'années se sont écoulées[14], la circulation urbaine a trouvé, dans l'intervalle, d'autres canaux d'écoulement, si bien que la rue, une fois achevée, ne correspond plus au système pour lequel elle était – bien ou mal – conçue.

Mais les artères urbaines ne servent pas seulement à canaliser le mouvement ; elles servent aussi à l'attirer avec toujours plus de force. A mesure que la vie du commerce et des bureaux pénètre dans les nouvelles rues et sur les nouvelles places créées artificiellement, leurs espaces deviennent insuffisants et sont la proie d'une congestion qui aggrave toujours davantage la contradiction initiale. [...]

C'est ainsi qu'on taille et qu'on déchire petit à petit la ville existante sans obtenir des conditions de circulation adaptées aux déplacements modernes et aux développements urbains à venir. De façon intolérable, la ville devient esclave d'un centre qu'on n'a pas su créer. [...] Quand le démon du mouvement fébrile a envahi les rues mi-nouvelles, mi-anciennes, la densification progressive du mouvement est inéluctable et les dégâts sont irréparables.

14. A Milan, par exemple, le nouveau Corso del Littorio a été commencé depuis plus de dix ans et n'est pas encore près d'être parvenu à son terme, qui est la place Santa Babila ; il ne sert donc encore à rien et les magasins, dans les quelques maisons qui ont été construites, dépérissent du fait de l'absence de circulation.

Telle est la deuxième illusion, peut-être la plus grave de toutes, qui inspire les adeptes d'une ancienne école, désormais déconsidérée par les tristes résultats de l'expérience, mais qui renaît toujours de ses cendres. Parmi les grandes métropoles, Paris, dont la rénovation sous le Second Empire a constitué l'illustration la plus grandiose des conceptions de cette école, est sans doute aujourd'hui la ville la plus congestionnée du monde, bien plus que Londres, Berlin ou Vienne.

Au lieu d'introduire de force le mouvement moderne dans un organisme inadapté, il faut donc le dévier, en éliminant du centre ancien les grands axes de circulation, en diminuant l'importance de ses nœuds de trafic et en n'y laissant subsister que le mouvement local. Tous les moyens de la vie cinématique moderne concourent à faciliter ces solutions : le dédoublement du réseau de circulation et la distribution précise des divers types de trafic, qui constituent la véritable loi du mouvement urbain ; les communications souterraines rapides, qui dégagent les rues et favorisent la construction de quartiers extérieurs ; et surtout le contrôle du trafic, qui peut être considéré comme le *taylorisme* de cette grande activité humaine : de petites rues parallèles peuvent s'avérer plus utiles qu'une seule grande rue, si on leur applique la règle du sens unique ou de la séparation entre trafic lent et trafic rapide ; les croisements et les embranchements peuvent se trouver *lubrifiés* par un système de traversée adéquat ; et parfois de modestes initiatives, comme le chanfreinage et l'élargissement de tronçons limités, peuvent être d'une grande efficacité pour assurer la continuité du mouvement et augmenter la capacité d'une rue, si elle est bien calibrée et n'a pas atteint son seuil de saturation.

Les problèmes esthétiques dans les villes anciennes

Nous avons déjà mis en évidence le contraste entre l'harmonie intime, pittoresque ou architecturale, de l'esthétique urbaine ancienne et la tendance moderne aux espaces amples et ouverts, à l'absence d'attention aux détails, à l'abandon des caractères locaux conférés par des éléments jusqu'alors tenus pour permanents, comme le climat et les matériaux de construction ; et nous avons déjà présenté la solution qui constitue l'argument fondamental de notre étude : donner à chaque style urbain son champ propre, en tirant parti de la séparation nette qui doit être opérée entre les artères de circulation et la trame des quartiers résidentiels, entre les zones nouvelles et les anciennes.

Jusqu'à une date récente, le débat portait seulement sur les édifices singuliers. Nous avons déjà mentionné l'opposition fréquente et presque permanente entre les vues étroites des conservateurs et celles des concepteurs de plans régulateurs. Les conservateurs défendaient avec intransigeance une ruine romaine, un tronçon de rempart médiéval, un palais du XVIe siècle, une maison plus ou moins directement liée à des événements intéressants de l'histoire de la ville, et ils réclamaient, presque toujours trop tard, qu'on dévie ou qu'on interrompe le percement d'une rue pour les sauver, sans appliquer aucun critère de relativité, sans réfléchir au fait que, parfois, le sacrifice d'une œuvre isolée de valeur historique ou artistique peut permettre, par le tracé d'une artère bien conçue, de sauver le reste de la ville [...]. Quant aux nouveaux édiles, ils idolâtraient le dessin géométrique préconçu, et si un monument se trouvait sur son chemin, malheur à lui. [...]

Un compromis entre ces deux conceptions à courte vue a lieu, le cas échéant, sur la base suivante : respecter les

monuments principaux, en les isolant et en les restaurant à outrance dans l'état « où ils auraient dû être[15] » ; les mettre en valeur en leur donnant accès aux voies principales ou en ouvrant de grandes places devant leurs façades, et négliger tout le reste ; en d'autres termes, prendre en compte l'œuvre architecturale en elle-même, mais non l'élément urbain, le monument mais non la rue, la place, le quartier, ni ce que nous appelons aujourd'hui l'« architecture mineure ».

La réflexion sur ces questions a mûri durant les dernières décennies. Deux vérités nous apparaissent aujourd'hui : 1) un grand monument prend sa valeur dans son contexte visuel et spatial, parmi les masses et les couleurs où il a pris naissance ou auxquelles il s'est adapté avec une harmonie presque toujours conservée grâce à la persistance du plan, ainsi qu'à la permanence des caractères urbains de l'espace et du sentiment artistique local ; 2) l'aspect typique des villes ou des villages et leur valeur artistique et historique essentielle résident souvent d'abord dans l'expression collective offerte par le plan topographique, par les agencements d'édifices et la vie architecturale qui s'exprime dans les œuvres mineures.

Nous sommes donc entrés dans le thème du contextualisme : autrement dit, nous avons pris conscience, d'une part, de la corrélation existant entre une œuvre et les ouvrages mineurs qui l'entourent et en créent les caractères extrinsèques ; d'autre part, de l'harmonie régnant entre les œuvres secondaires, dont l'ensemble offre une expression d'art urbain avec son style et sa couleur propres, et illustre, avec sa topographie, sa toponymie et le souvenir des événements du passé, la tradition même de la ville.

15. Allusion à la célèbre définition de la restauration donnée en 1866 par Viollet-le-Duc dans son *Dictionnaire* : « Restaurer un édifice, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné » *(NdT)*.

De même que, pour interpréter correctement les événements historiques, nous devons nous référer aux conditions politiques, morales et économiques de l'époque, la pleine compréhension de la valeur des monuments singuliers est liée à celle de leur contexte originel ou, au moins, de celui qui a pu le remplacer sans changements fondamentaux. Pour reconstituer l'image complète de la vie et de la civilisation d'un peuple, les disciplines historiques modernes tendent à remplacer le récit des événements singuliers, tels que l'histoire des familles royales, des batailles ou des révolutions, par l'étude approfondie de la situation économique de la population, de ses caractères ethnographiques, du panorama social et démographique qui fournit le cadre de la scène politique ; de même, pour comprendre et évaluer la grande documentation historique qui nous est transmise par la pierre des centres anciens, le tissu serré des petits édifices a souvent plus de valeur que les grands monuments, et c'est là une valeur vivante qui n'intéresse pas tant notre culture que notre sentiment de l'art.

C'est pourquoi il faut suivre une voie entièrement différente de celle adoptée jusqu'à présent avec le dégagement des édifices et le changement d'échelle du tissu urbain que déplorait déjà Sitte[16] [...]. Piacentini, lui aussi, abonde dans ce sens : « Pour conserver une ville, il ne suffit pas d'en sauver les monuments et les beaux palais en les isolant et en les adaptant à un environnement nouveau ; il faut sauver le contexte ancien auquel ils sont intimement liés[17] » [...]. En dépit de semblables prises de position et malgré les dispositions de la loi sur les beaux-arts de 1909 [...], la question est indéfiniment ramenée à son point de départ.

Pourquoi, disent les opposants, vouloir embaumer une

16. Voir C. Sitte, *op. cit.* Voir aussi C. Buls, *L'Isolement des vieilles églises*, Bruxelles, 1910.

17. M. Piacentini, *Sulla conservazione dello sviluppo di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, *op. cit.*

ville et exclure que nous, hommes modernes, puissions placer nos œuvres architecturales à côté des anciennes ? Aucune période antérieure n'a montré pareille crainte ; ni Bartolomeo Buon, ni Jacopo Sansovino, ni Michel-Ange, ni Maderno, ni le Bernin n'ont eu de tels scrupules, et ils nous ont donné ces chefs-d'œuvre d'harmonie architecturale et urbaine que sont la place et la *piazzetta* de Saint-Marc et la place Saint-Pierre. Pourquoi ne pas les imiter ? Pourquoi pousser le respect du passé jusqu'à vouloir sauvegarder les pauvres et crasseuses petites maisons que nos ancêtres ont conservées non parce qu'ils l'ont voulu, mais parce qu'ils n'ont pas pu faire autrement ? Pourquoi ne pas accroître la gloire et la beauté de nos villes en mettant en valeur les monuments majeurs et en les faisant bénéficier des voies les plus larges et des places les plus nobles, au lieu de les éviter et de les laisser enfermés dans le réseau des ruelles ?

D'autres artistes ou spécialistes moins simplistes distinguent entre monuments et entre contextes : ils demandent, devant les œuvres les plus caractéristiques ou grandioses, non pas les espaces indéfinis chers à la vulgarité moderne, mais des espaces normalisés par l'application des formules de Märtens ; ils veulent des rues nouvelles, mais ni trop larges ni trop rectilignes, des maisons nouvelles, mais pas trop envahissantes... [...]

Alors même que l'envahissant XVIIe siècle et le XVIIIe étaient déjà sur la voie des conceptions modernes, on constate qu'ils recherchaient, même pour les monuments majeurs[18], l'effet obtenu grâce à un environnement cadré ; il est en effet impensable que les papes ou les rois aient manqué de moyens pour dégager ces grands édifices des petites maisons qui les entouraient, et on ne peut guère soutenir que ce contexte présente un caractère incomplet et fortuit, qui réclame notre intervention. La

18. Voir *supra* le chapitre consacré aux villes anciennes. Voir également G. Giovannoni, *Questioni di architettura nella storia e nella vita*, IV : « L'ambiente dei monumenti », Rome, 1925.

petite maison est (et devrait être) l'élément modeste qui ne lèse pas la valeur architecturale mais l'exalte, sans créer de concurrence volumétrique ou linéaire ; les perspectives accidentelles ajoutaient à leur effet – voir les exemples typiques de la place Saint-Pierre, à Rome, ou de la cathédrale d'Orvieto – le caractère merveilleux de l'imprévu, recherché parfois avec la clairvoyance subtile d'une science esthétique que nous avons malheureusement perdue. Certes, il n'est pas rare que nous puissions mieux découvrir un monument si nous le libérons des constructions avoisinantes, peut-être aujourd'hui plus hautes qu'à l'origine ; et il ne faut pas négliger le fait que dans les conditions actuelles nous ne pouvons plus admirer les édifices en nous arrêtant, le nez en l'air, au milieu des rues étroites. Mais quelle maîtrise devons-nous exiger de nous-mêmes pour appliquer ces conceptions avec discernement, sans vouloir interpréter l'œuvre architecturale en fonction de notre goût personnel ! Et combien plus fréquents sont les cas où les démolitions destinées à créer une beauté nouvelle dégradent un environnement et font surgir de nouveaux problèmes imprévus avec les perspectives nouvelles qui ouvrent l'espace et laissent déferler la laideur !

La difficulté est comparable à celle soulevée par la restauration des monuments, qui n'exclut pas les travaux de complément ou de dégagement, à condition de les contrôler étroitement et de ne pas les confier à l'arbitraire et au désir personnel d'ajouter, de supprimer ou de laisser à son tour une empreinte artistique. En matière d'urbanisme, les limitations sont analogues. De même qu'il n'est pas admissible de baisser l'attique de la façade de Saint-Pierre et d'en corriger le dessin pour faire mieux ressortir la coupole, il n'est pas davantage question d'accepter la proposition, toujours réitérée depuis l'époque napoléonienne, d'enlever l'écran de maisons des quartiers du Vatican afin de rendre l'ensemble visible de loin, selon une projection proche de l'orthogonale.

Quant aux adjonctions modernes dans les abords des

monuments anciens, pouvons-nous vraiment affirmer que notre art est mûr pour dire son mot, comme l'était celui de Sansovino ou du Bernin ? Est-il suffisamment sûr de lui, maître du temps et du contexte ? Les tendances modernes commencent maintenant à s'orienter vers une certaine unité, mais il faudra qu'elles soient beaucoup plus élaborées avant de former un style unique, universellement accepté, éloigné des tentatives éphémères d'une mode tirée des revues [...]. Dans le cas précis qui nous occupe – celui d'un accord harmonieux avec le style de la ville –, la difficulté principale réside dans l'antilocalisme[19], si ce n'est même dans l'internationalisme, qui s'accordent aux nouvelles habitudes de vie, à la transmission rapide des conceptions architecturales, à la facilité des transports permettant l'usage de matériaux provenant d'autres régions, aux nouveaux procédés de construction à modules constants. Nombre de ces transformations sont essentielles et inévitables ; mais bien d'autres sont la manifestation d'un provincialisme dont il faudra peu à peu faire justice.

Tant qu'il n'en sera pas ainsi, nous devrons limiter nos efforts aux villes nouvelles, sans compromettre le patrimoine légué par les siècles ; et seulement dans le cas où il sera impossible d'éviter la greffe du nouveau sur l'ancien, au lieu de lâcher la bride à l'invasion du nouveau, on se cantonnera dans la voie « de la subordination, de la réserve, de la sobriété ; en un mot, de la modestie[20] ».

Piacentini note justement, à propos de ces ingérences stylistiques dans un contexte ancien, l'inanité des deux genres de solutions prétentieuses qui ont été suivis jusqu'ici. A propos de la solution de l'« accompagnement » stylistique, il cite l'exemple désastreux du bâtiment moderne à cinq étages qui se dresse sur la Piazza della Signoria à Florence et qui prétend suivre les lignes du

19. *Antilocalismo* : néologisme de Giovannoni *(NdT)*.

20. M. Piacentini, *Per la restaurazione del centro di Bologna*, Rome, 1917.

palais Strozzi ou du palais Riccardi, alors qu'il les déforme avec ses espaces misérables, sa régularité banale et sa hauteur excessive. Cette application aberrante d'un style conçu pour des ambitions et des matériaux plus nobles détruit l'admirable harmonie de la place qui, pour sa part, n'avait nullement été abîmée par la rangée de maisons modestes et de petits immeubles alignés sur un de ses côtés de façon à former comme la façade des quartiers centraux modestes et très denses situés derrière, qui, les jours de marché, aujourd'hui comme aux siècles passés, sont grouillants d'hommes de la ville et de la campagne...

Mais si, il y a trente ans, au lieu de cet édifice s'en était élevé un autre, inspiré de cet ineffable *Modern style* aujourd'hui, heureusement, mort et enterré, ou si Perret, Hoffmann ou Pœltzig en dessinaient un nouveau, correspondant à une mode non moins éphémère et arbitraire, avec son prétendu internationalisme dépourvu de tout sens du contexte, reconnaissons que les dommages auraient été encore plus graves[21]. [...]

Des remarques analogues pourraient être faites au sujet du *contextualisme*, qui a pour objet les ensembles d'architecture contextuelle, qu'on peut considérer comme des monuments collectifs. Des quartiers entiers de Venise, Vérone, Sienne, Florence ou Rome parmi les grandes villes, de Viterbe, Orvieto, Ascoli, Montepulciano parmi les petites, de San Gimignano, Tarquinia, Scanno,

21. Un élément de l'harmonie stylistique absolument essentiel, mis en évidence à juste titre par Ricci, est apporté par la couleur. Chaque ville, chaque contexte a sa couleur traditionnelle, dont il est indissociable et qui fait partie de son atmosphère artistique : rougeâtre à Bologne, blond à Rome (comme l'a dit Son Excellence Mussolini dans le discours inaugural de la commission pour le plan régulateur de la ville), gris à Florence. Altérer ce ton dominant en introduisant, par exemple, une façade blanche ou une polychromie rutilante dans le contexte sévère du centre d'une de ces villes peut occasionner des fausses notes et des erreurs bien plus graves qu'une discordance de formes ; ce qui est encore plus vrai dans le contexte des monuments, colorés par la patine d'un peintre inimitable : le temps.

Gradara, Alberobello, Vitorchiano, Ravello, Murano, Cavazzola sul Po, et tant d'autres bourgs ou villages, nous offrent d'admirables exemples de cet art social du tissu urbain constitué de petites unités, sans chefs-d'œuvre et sans fausses notes. Parfois, en revanche, dans l'immense diversité des expressions, on trouve des noyaux hybrides où les éléments caractéristiques alternent avec des masses amorphes et vulgaires ou avec des surélévations qui les altèrent ; ou encore, comme à Naples, le contexte est constitué moins par les formes architecturales que par les masses, la couleur, le mode de vie de la population. Dans tous les cas, de multiples manières et avec une intensité différente, le respect de l'art et de l'histoire renvoie à la ville, à ses quartiers, à son cadre naturel et à son plan, mais non à l'édifice isolé, souvent négligeable en tant que tel. [...]

Tout un ensemble de cas douloureux s'offre au regard de ceux qui parcourent nos villes italiennes où demeurent encore, par chance, tant de beautés. Des maisons, petites et basses, faites pour de petites rues et pour des perspectives étroites, se retrouvent perdues au milieu de vastes espaces, en face de bâtiments énormes, produits typiques de la spéculation contemporaine. Exemples : la Via Rizzoli à Bologne et la Via del Portico d'Ottavia à Rome. Des places harmonieusement encadrées subissent l'injure des nouveaux édifices grossiers qui s'y exposent [...]. Exemples : la nouvelle galerie sur la Piazza Colonna à Rome ; le bâtiment des postes sur la Piazza Garibaldi à Pérouse ; le bâtiment de la chambre de commerce sur la Piazza delle Erbe à Vérone ; le palais pseudo-médiéval, déjà mentionné, d'une société d'assurances sur la Piazza della Signoria de Florence. Des tracés pittoresques de ruelles, de portiques, de maisons, dont chaque recoin avait une valeur et révélait de façon inattendue un nouveau spectacle, cèdent partout la place à des places monotones, ouvertes à tous les vents et à tous les tramways, partout semblables par la forme et par le nom, toutes pourvues d'un hideux monument central. Exemple : la

Piazza Vittorio Emanuele à Florence. Des monuments qui ont subi la vulgarité du dégagement, comme l'église Saint-Nicolas à Gand, la Torre Aquila à Trente[22] ou les portes des villes de Vérone et de Florence, dissociées des murs dont elles faisaient partie. Des monuments dévalorisés par la destruction de leur contexte. Exemples : la cathédrale de Milan, avec l'immense place ouverte devant elle par Mengoni en remplacement de son étroit parvis, et avec la gueule béante de la Galleria Vittorio Emanuele sur son flanc[23] ; Notre-Dame de Paris, qui a subi des dégâts semblables[24] ; à Rome, la façade de la basilique Sainte-Marie-Majeure perdue au milieu de nouvelles maisons hautes et vulgaires ; et les absides de Saint-Pierre, conçues par Michel-Ange, abîmées par les bâtiments massifs qui ont remplacé l'ancien tissu, composé de petits éléments ; et le palais Massimi, devenu minuscule sur le Corso Vittorio Emanuele ; et le Capitole de Michel-Ange, si l'aménagement en cours ne reprend pas la même ligne ; et la fontaine de Trevi, si les propositions d'extension de son accès frontal sont réalisées... [...]

Ces dommages se produisent tantôt brutalement, lorsqu'une volonté arrogante impose un aménagement donné, tantôt à l'issue de transactions et de concessions progressives qui, peu à peu, s'avèrent inévitables. Ce processus d'adaptation et de négociation peut parfois ne pas avoir des résultats désastreux, dans les cas où la nature des nouveaux besoins ne diffère pas radicalement de celle des anciens, comme il arrive dans les villes secon-

22. Voir G. Wenter, R. Maroni, « Nuovi problemi edilizi di Trento », *Studi trentini*, 1921.

23. Sur les vicissitudes de la cathédrale de Milan et de son contexte, voir G. Moretti, *Il Duomo di Milano*, Milan, 1928.

24. Après son isolement, Notre-Dame a été comparée à « un éléphant au milieu du désert », et Montalembert a fait ce juste commentaire : « Les cathédrales sont bien différentes des pyramides égyptiennes ; elles sont faites pour dominer les rues étroites et les demeures serrées des vieilles villes. »

daires ou dans les quartiers des grandes villes qu'on veut rénover avec mesure ; mais lorsqu'on met en contact le quartier ancien avec un organisme métropolitain, on le condamne à une lente agonie. La nécessité de détruire devient alors inéluctable et une conception organique ne vient presque jamais chercher à remplacer la beauté ancienne par une nouvelle, comme c'était au moins le cas lors des destructions du XVIe et du XVIIe siècle.

Il vaut donc mieux, tant qu'on le peut, suivre un autre chemin : limiter l'intervention sur le centre ancien à un petit nombre d'adaptations, à des compléments architecturaux modestes et respectueux du contexte, sans y introduire d'altérations matérielles qui se traduisent par des altérations artistiques ; orienter, en revanche, la nouvelle vie urbaine ainsi que les expériences, ou les négociations avec la grande spéculation, de même que les expressions significatives de la modernité, vers les quartiers de formation récente. Voilà la formule qui sépare nettement les deux champs et qui devrait donc mettre d'accord les novateurs et les conservateurs.

[...] La thèse selon laquelle la transformation radicale des quartiers anciens est incompatible avec leur qualité esthétique demeure donc pleinement valable. Si nous ne voulons pas que l'Italie perde son merveilleux patrimoine urbain et architectural [...] et si nous ne voulons pas non plus compromettre et réduire les possibilités d'un développement adapté à notre époque, il convient avant tout de dénoncer et de combattre l'illusion la plus néfaste : la croyance en une valorisation des beautés anciennes par l'introduction des nouvelles échelles d'aménagement, par l'isolement des monuments, par la substitution de grands édifices nouveaux aux anciens petits bâtiments, autrement dit par une activité qui, directement ou indirectement, aboutit presque toujours au conflit et à la destruction.

Chapitre VI

La greffe des quartiers nouveaux sur le tronc ancien

[...] Deux catégories de problèmes se présentent : ceux directement posés par la greffe et ceux qui sont liés au développement progressif des quartiers extérieurs[1].

En ce qui concerne les premiers, les deux solutions types sont offertes par le système des anneaux et par le déplacement du centre.

La solution annulaire

L'exemple classique le plus célèbre du système des anneaux est le Ring de Vienne, gigantesque avenue obtenue par la démolition des murs d'enceinte et l'utilisation des espaces situés de part et d'autre ; le Ring entoure la vieille ville et se substitue au centre pour la circulation, en devenant le point de départ des artères radiales. Sur le Ring s'alignent les édifices publics, nœuds de la vie urbaine, le parlement, l'université, l'hôtel de ville, les musées, la Bourse, le palais de justice, les théâtres ; suivent le Ring, bien individualisées, les grandes voies de communication qui, au lieu de traverser la ville, font ainsi le tour de Vienne selon un grand système giratoire appli-

1. Cf. la note 11 du chapitre V *(NdT)*.

qué à la ville tout entière. Mais le Ring, qui est peut-être la réalisation urbaine la plus monumentale des Temps modernes, est plus qu'un dispositif de circulation : c'est un vaste espace qui sépare les quartiers extérieurs du centre, en les empêchant de l'emprisonner et de l'étouffer ; c'est la grande zone de représentation de la métropole. Le système est complété par les boulevards extérieurs *(Gürtel)* acheminant le trafic extérieur, qui ne débouche ainsi qu'en partie sur le Ring, et par tout le complexe des communications ferroviaires, métropolitaines et fluviales.

Beaucoup d'autres villes, comme Leipzig et Nuremberg, ont suivi à temps l'exemple viennois. Nuremberg, en disposant l'anneau autour des murs d'enceinte laissés intacts, a sauvé presque entièrement la ville médiévale qui se dresse au centre sur une éminence et qui, même dans ces conditions altimétriques, a pu facilement se défendre contre l'invasion de la nouvelle ville extérieure, grouillante d'industries. A Cologne, un semi-anneau a pu être tracé, complété par des mails et des zones pavillonnaires heureusement disposés, qui empêchent les constructions extérieures d'étouffer la partie intérieure.

Si le noyau central est parfois devenu, en partie, un quartier d'affaires secondaire à côté du quartier d'affaires principal situé dans la zone annulaire, il a parfois conservé presque intacts son caractère et sa fonction, avec tout au plus quelques infiltrations de la vie moderne, comme dans le Graben et la Kärtnerstrasse de Vienne.

La solution de l'anneau, pour être appliquée efficacement, requiert toutefois des conditions très particulières. Il faut qu'elle soit mise en œuvre à temps, avant que l'extension de la nouvelle ville ne devienne significative et que ne soit effectué le choix de ses foyers commerciaux. Cette solution convient pour les villes qui se sont développées selon le schéma régulier de la « toile d'araignée », mais elle s'adapte mal aux planimétries irrégulières, très accidentées, et aux terrains vallonnés. Si l'anneau dépasse un kilomètre et demi de diamètre et s'il

n'est ni assez large ni assez praticable pour pouvoir recevoir toutes les lignes de tramway exclues du noyau central, son utilité s'avère très douteuse : le circuit périphérique, trop long ou malcommode, crée des résistances comparables à celles que provoque la traversée de la ville, voire encore pires.

Les ceintures extérieures, les *Gürtel* de Vienne, les *boulevards*[2] extérieurs de Paris, les grandes avenues de Milan et de Florence, peuvent [...] remplir une fonction complémentaire de celle de l'anneau, mais non s'y substituer. Ils acheminent le trafic de passage, les marchandises et les poids lourds entre les gares, les marchés et les autres nœuds de la logistique urbaine, mais ils ne permettent pas de dégager le centre et d'en éviter la congestion. La pratique montre souvent l'inefficacité de ces voies périphériques trop grandes et l'inutilité de leur continuité géométrique, qui ne sert à personne, car personne n'a une quelconque raison de les emprunter, sauf sur des tronçons bien déterminés.

Pour aménager ces anneaux, entiers ou partiels, il est essentiel de respecter les règles de la grande circulation moderne : séparation des divers types de trafic ; pour les voies radiales se poursuivant à l'extérieur, étude fine de leurs embranchements qui ne doivent surtout pas être trop nombreux, afin de réduire les effets de « coup de bélier » et de « garrot » ; prise de position nette et sans ambiguïté en matière de circulation. Si le tracé de l'anneau s'accompagne de larges voies de pénétration et de traversée facilitant l'accès au noyau central au lieu de l'empêcher, la logique du système est faussée et il perd la condition principale de son efficacité.

Mais même lorsque le système de l'anneau est conçu rationnellement, il ne manque pas de soulever des objections auxquelles nous avons incidemment fait allusion au cours des précédents chapitres. [...]

Il est bien vrai que ce système peut parfois être appli-

2. En français dans le texte *(NdT)*.

qué de façon partielle sans perdre son utilité, avec des semi-anneaux, comme à Cologne, avec des rocades et des voies disposées en guirlande autour d'un noyau. Mais il doit alors toujours correspondre à une conception organique, sans interruptions accidentelles et sporadiques.

L'objection fondée sur l'avenir, c'est-à-dire sur le développement futur de la ville, est d'une bien plus grande portée. L'anneau ne fait qu'accentuer et rationaliser le développement radioconcentrique indéfini et le rend définitif. Que se passera-t-il quand, avec l'énorme expansion des villes modernes, qui croît proportionnellement au carré du rayon, la circulation saturera l'anneau et les voies radiales qui y mènent ?

Le déplacement du centre urbain

Le système du déplacement du centre urbain est encore plus radical que celui de l'anneau mais, plus encore que le précédent, il dépend de conditions locales particulières. Lorsqu'il est possible de fonder une ville nouvelle[3], qui soit pour quelque temps quasi indépendante de l'ancienne et où l'on puisse transférer les principaux organes vitaux autour desquels se développent le commerce, le trafic et la circulation, il est certain que la formule de la séparation trouve là son expression la plus accomplie.

Mais tout cela ne peut se produire que dans des conditions exceptionnelles, lorsque le développement urbain seconde des tendances naturelles et que la position géographique ou les courants commerciaux créent un décollage économique, ou lorsque des initiatives délibérées, de caractère politique ou relevant d'une juste prévision à long terme de l'avenir urbain, imposent le fait nouveau.

3. Cf. introduction, I, 3, et la note 1 du chapitre III *(NdT)*.

Dans le cas, fréquent pour les centres médiévaux, de villes et de bourgades situées sur des hauteurs, et dont la gare et les établissements agricoles se trouvent dans la plaine, en contrebas, la descente du centre urbain vers la plaine est fatale, et il suffit de la prévoir et de la favoriser à temps [...]. C'est ce qui s'est passé avec succès à Bergame, où la tendance naturelle a été bien secondée, en temps voulu, par la construction de la place du marché (Piazza della Fiera) et le plan régulateur de Piacentini ; tout comme à Mondovi, déjà divisée depuis longtemps en une ville haute (Piazza) et une ville basse (Breo), et partiellement à Assise, où le quartier Sainte-Marie-des-Anges, près de la gare, tend à prendre de l'importance, laissant la belle cité franciscaine à sa quiétude mystique.

Il suffit parfois d'une seule condition de ce genre, par exemple que la gare se trouve à une grande distance des habitations, pour déterminer, comme à Pise et à Grosseto, la formation d'un nouveau centre pouvant être totalement séparé de la ville ancienne, même si les conditions altimétriques ne sont pas en cause. A Venise, la création d'un port sur la terre ferme et de la cité industrielle de Marghera a providentiellement créé la séparation nécessaire pour préserver le caractère artistique de la ville et ne pas entraver le nouveau développement ; il est à souhaiter, à cet égard, que la construction du grand pont sur la lagune, qui a suscité tant de discussions et de craintes, se révèle beaucoup plus utile que nuisible, s'il contribue à faciliter les déplacements depuis Venise vers la Vénétie plutôt qu'en sens inverse. Strasbourg, en revanche, constitue l'exemple type de la création d'une ville « artificielle » ajoutée à l'ancienne sur la base d'un programme d'urbanisme précis. Le gouvernement allemand, après 1870, a construit les nouveaux édifices gouvernementaux et percé les rues nouvelles, implantant la Neustadt d'un seul côté, à l'est de la ville ancienne restée intacte autour de sa cathédrale. Il est arrivé au Caire à peu près la même chose : la ville moderne s'est développée à côté de la ville arabe et de façon quasi indépendante.

Ces exemples de séparation complète ou de croissance latérale représentent un cas extrême. Mais bien souvent, l'agglomération urbaine a vu se créer progressivement, de façon spontanée ou volontaire, de nouveaux centres annexes à côté de l'ancien, qui a perdu de son importance. Ainsi, à Berlin, le développement, essentiellement vers le sud et vers l'ouest, des quartiers de Charlottenburg, Wilhelmsdorf et Berlin West a abouti à ce que, à côté du centre principal de la circulation (situé au croisement de la Friedrichstrasse et d'Unter den Linden), s'en forme un nouveau encore plus important autour de la Potsdamerplatz ; c'est aux alentours de ce centre que se sont rassemblés les quartiers résidentiels cossus, les banques, les principaux édifices publics, que les nouvelles voies souterraines et les extensions des rues préexistantes relient aux gares de la Nollendorf-Platz et de la Wittemberg-Platz ; et nous pouvons déjà voir se préparer un nouveau déplacement vers Zehlendorf. Il n'est pas rare non plus qu'on puisse obtenir le transfert du centre en déplaçant une gare ou des tracés ferroviaires qui, jusqu'alors, avaient condamné le passage des rues et empêché la ville de s'étendre latéralement. Il peut parfois suffire de mesures modestes pour relier ce qui était resté séparé et pour ouvrir la voie à tout un nouveau développement dans une nouvelle direction.

Le système du déplacement du centre se révèle inadapté au type de villes organiquement monocentriques [...]. Il convient en revanche pour les villes de type géométrique, en damier ou de forme voisine, qui se prêtent à un développement presque indéfini, à condition néanmoins qu'entre le centre ancien et le nouveau ou, pour mieux dire, entre les divers centres qui viennent à coexister, les communications soient nombreuses et rapides.

Mais l'efficacité de ce système, plus encore que celle de l'anneau, dépend de conditions très particulières d'opportunité, dans sa prévision et dans sa réalisation. Quand une ville a déjà constitué son grand organisme moderne et qu'elle en a, bien ou mal, fixé les nœuds principaux

(édifices publics, sièges des banques, gares de chemin de fer, etc.), il devient très difficile de refaire à neuf tout cet ensemble ailleurs et d'accomplir une véritable transformation de toute cette constellation, que devraient suivre satellites et nébuleuses. Dans ces cas-là, même un déplacement complet du barycentre géométrique ou démographique ne suffit pas : nous en avons un exemple typique à New York, dont la *city*, avec Wall Street et la 5e Avenue, est coincée dans un angle de la ville, au confluent de deux fleuves ; et pourtant elle reste là et se développe en hauteur, pareille à une forêt qui manque de terrain pour s'étendre.

Souvent des intérêts existants ou potentiels, des préjugés, l'inertie administrative, l'absence de coordination entre les diverses décisions empêchent ou retardent le déroulement du programme complexe que demande le déplacement du centre, et dont il est vain d'espérer qu'il aurait eu lieu du seul fait de dessiner des rues, des places et des diagrammes de circulation. [...]

A l'application des deux types de systèmes permettant de libérer le centre ancien d'une ville s'opposent tant d'obstacles que ces systèmes semblent représenter l'exception plutôt que la règle. La plupart du temps, ce n'est pas un système unique et parfait qu'il faut rechercher, mais bien plutôt un système mixte ou hybride : soit que les conditions naturelles ou l'état de la ville existante empêchent d'adopter la solution de l'anneau ou celle du déplacement du centre, soit qu'on intervienne trop tard, une fois les chances de succès compromises ; soit encore que les deux raisons coexistent, comme par exemple à Rome.

En pareil cas, il faut envisager, d'une part, la création déjà mentionnée d'anneaux incomplets, de circuits en guirlande et de rocades, d'autre part, une orientation de l'urbanisation et du zonage qui permette la constitution non plus d'un mais de plusieurs centres, dont l'un peut fort bien être l'ancien centre.

Il ne faut pas exclure non plus que le même système

annulaire, au lieu de demeurer statique et radioconcentrique, puisse être transformé par des greffes successives, en se développant en 8 ou en trèfle jusqu'à englober un autre centre et former presque une autre constellation [fig. 35 à 37]. Il faut également prendre en considération le type de la ville à deux centres radiaux réunis linéairement, que Rey propose comme une nouveauté mais qui n'est, au fond, que la géométrisation du type né à Bologne [fig. 38 et 39].

Récemment, Muzio[4] a proposé qu'à l'exemple d'une ville assez bien organisée, Barcelone [fig. 40], on trace une nouvelle et large artère, d'une longueur indéfinie, tangentiellement au centre ancien, de façon à en attirer et à en absorber la vie, ainsi qu'à en assurer le développe-

Fig. 35 à 37 : exemples de structures annulaires.

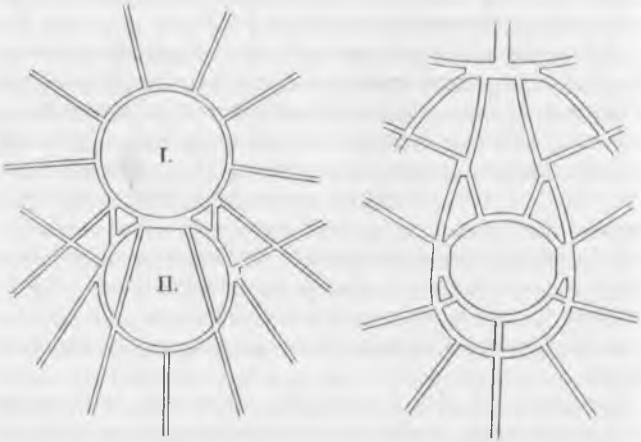


Fig. 35 : un second anneau greffé sur le premier, en forme de 8.

Fig. 36 : intersection avec un second anneau ouvert.

4. G. Muzio, « Forme nuove di città moderne », art. cit.

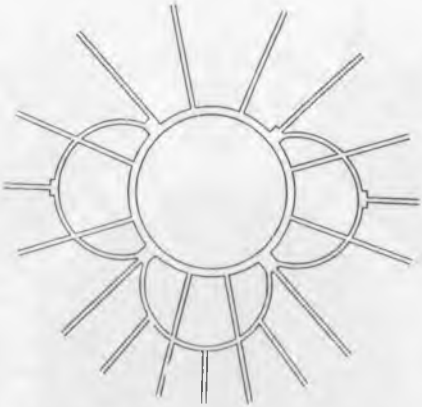


Fig. 37 : voies en guirlande greffées sur l'anneau principal.

ment linéaire, favorisant ainsi la formation d'autres centres, reliés au premier sans qu'il soit nécessaire de le traverser ni de le contourner [fig. 41]. Cette conception d'un plan ouvert et non fermé est sage, bien qu'elle dépende, elle aussi, de conditions particulières.

Localisation et greffe des quartiers extérieurs

A bien y regarder, dans toutes ces solutions, l'élément essentiel est donné par la façon dont les quartiers extérieurs s'implantent sur le tronc de la ville existante. Considéré sous l'angle du développement d'un nouvel organisme urbain et cinématique, le problème de l'aménagement des quartiers anciens se ramène essentiellement au problème de l'extension.

Ainsi, le déplacement du centre urbain ou la solution mixte et plus équilibrée du système multicentré paraissent

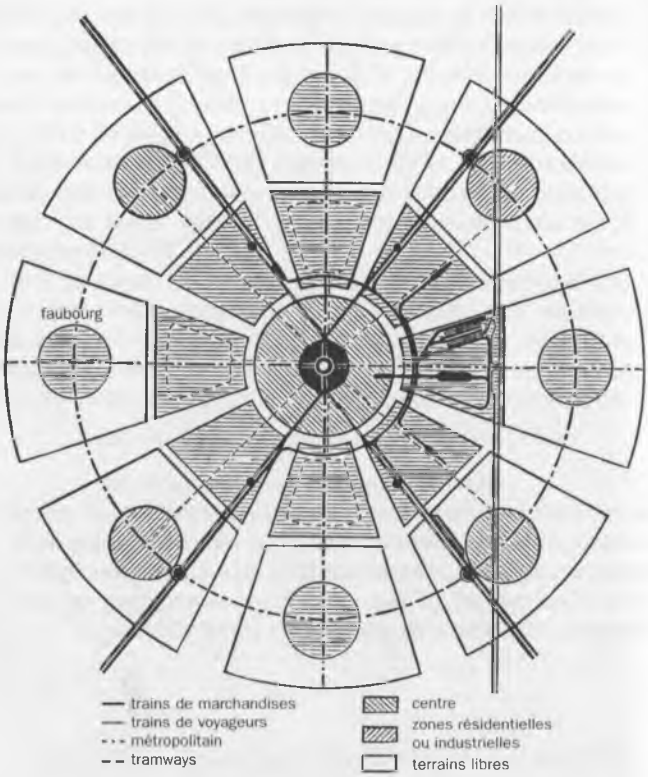


Fig. 38 : le développement urbain selon Wolf (d'après Chiodi).

réalisables, sinon dans le présent, du moins pour l'avenir, lorsque le développement de la ville nouvelle tend à s'effectuer géométriquement ou démographiquement, d'un seul côté de l'ancienne. Ce qui n'est même pas pensable aujourd'hui se produira spontanément dans quelques décennies, quand le régime circulatoire et le régime foncier appliqués au nouvel organisme ainsi formé verront, grâce à la valorisation des zones aujourd'hui excentrées, une réorientation du développement urbain.

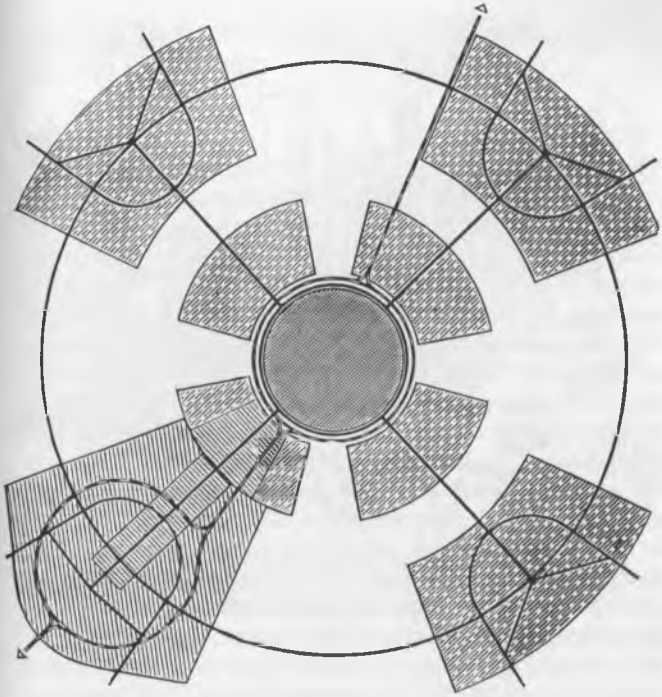


Fig. 39 : le développement urbain selon Brix et Pepler (d'après Chiodi).

C'est donc cette solution de grande ampleur qu'il faut favoriser, par tous les moyens, dans les villes en expansion. Mais comment réussir à la promouvoir, tant dans les tracés d'un projet que dans les procédures de sa mise en œuvre ? Comment passer de la théorie à la pratique, en contrôlant et en maîtrisant le développement entier d'une ville, confié aux innombrables forces, souvent conflictuelles, des intérêts et des initiatives privés ?

Le problème se pose ici en termes plus généraux :

Fig. 40 : plan de Barcelone.
Noyau ancien à schéma irrégulier et ville nouvelle à îlots carrés, traversés obliquement par la Diagonal (d'après Muzio).

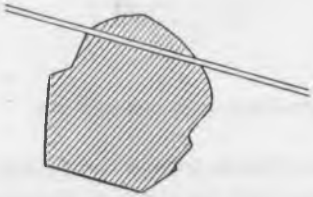


Fig. 41 :
schéma d'une nouvelle artère de longueur indéfinie traversant l'une des extrémités du noyau central.

comment l'extension, immédiate ou à long terme, d'une ville s'accomplit-elle, et comment peut-on la contrôler ?

Les deux modalités types de l'extension sont le développement externe en « tache d'huile » et le développement par villes ou cités satellites.

Extension de la ville par diffusion dans les banlieues

Le développement en « tache d'huile », c'est-à-dire par diffusion progressive de l'urbanisation dans la banlieue, représente la méthode ordinaire de croissance physiologique, mais recèle de très graves inconvénients s'il n'est pas dirigé et maîtrisé [...]. Le développement linéaire commence le long des voies radiales de banlieue, processus qui entrave grandement les déplacements présents et à venir, à cause de l'antagonisme spécifique qui oppose les deux fonctions de la grande circulation et de l'habitat ; en outre, dans les secteurs les plus proches de la ville, ce développement voisine avec l'avant-garde crasseuse et misérable des bidonvilles et des taudis ; puis l'esprit d'entreprise de quelques propriétaires fonciers, combattu par l'obstruction des autres qui veulent ou peuvent attendre que la valeur de leurs terrains augmente, favorise la formation de noyaux sporadiques de maisons ou de pavillons. Lorsqu'une certaine densité de construction est atteinte, les habitants du nouveau quartier font pression sur l'administration municipale pour obtenir l'aménagement des voies, les égouts et les moyens de communication, et à la longue ils finissent par les obtenir, avec beaucoup de retard et sans conception d'ensemble ; les quartiers se forment ainsi, sans phasage des travaux ni répartition précise des fonctions sociales, empêchant sans doute définitivement tout développement ample, régulier et bien coordonné en fonction d'un programme ; parfois même ils provoquent une rupture dans la continuité du tissu urbain, à la manière d'une végétation parasitaire qui empêche de cultiver les champs. [...]

Si l'on veut éviter les inconvénients du système de développement par diffusion centrifuge [...], il est indispensable de mettre fin à sa liberté sans limite et de lui

imposer une discipline. Autrement dit, l'administration municipale doit pouvoir concentrer tous ses moyens et ceux des organismes placés sous sa dépendance sur des zones bien déterminées, où l'urbanisation pourrait se développer à l'aise, où sa distribution serait correcte et non provisoire, en évitant absolument ou plutôt en interdisant la construction dans d'autres zones ; ce mode de développement peut être obtenu soit en suivant des lignes radiales et en laissant libres les secteurs intermédiaires, selon la conception malheureuse de Wolf [fig. 38], soit en occupant entièrement certains secteurs, tous situés du même côté.

Cités satellites

Le système opposé au précédent est celui des cités satellites, centres lointains, isolés dans la campagne, relativement indépendants, mais reliés à la ville par des moyens de communication très rapides. La cité satellite s'intègre dans le cadre du plan régional et elle relève d'une entité administrative ou d'associations régionales[5] ; de même que le plan régional peut avoir un caractère plutôt industriel, touristique, résidentiel ou agricole, les cités satellites peuvent être classées de façon analogue en fonction de leur destination.

Nous nous occuperons ici seulement des cités résidentielles ou de celles, de type mixte, qui naissent de la greffe d'une cité nouvelle sur un village ou un bourg

5. L'idée de l'unité administrative de toute la zone entourant les grandes villes a prévalu en Italie, assez opportunément, sous le régime fasciste ; Milan, Gênes et Naples en sont les exemples principaux. Le système des associations régionales est typique de l'Angleterre, qui a vu naître en dix ans (de 1919 à 1928) plus de soixante de ces institutions, couvrant une partie importante du territoire national.

essentiellement rural préexistant ; des raisons différentes militent en faveur de chacun de ces deux systèmes : cités organiquement indépendantes ou bien unies à un petit noyau déjà établi.

Les avantages des cités nouvelles consistent dans la détermination rationnelle de leur localisation, à juste distance [de la ville principale], et dans leur organisme qui ne dépend ni de schémas urbains précédents, inspirés de notions bien différentes des conceptions modernes, ni d'une fonction essentiellement agricole, mal adaptée à la nouvelle fonction d'une ville auxiliaire. Du point de vue financier, un autre avantage réside dans l'« effet de surprise » créé par une implantation dans des zones rurales éloignées qui ne font pas encore l'objet de spéculations, et donc dans la possibilité d'obtenir par la transformation des terrains ruraux une valorisation équitable des terrains constructibles [...].

Les avantages de la greffe sur des agglomérations existantes tiennent, en revanche, à la possibilité d'utiliser dès le départ un centre d'approvisionnement, de communication et d'habitation déjà constitué, sans avoir à affronter le travail considérable et l'énorme dépense d'une création *ex nihilo*. [...]

[...] Les deux systèmes peuvent se révéler efficaces si l'on suit certaines précautions. Pour les cités résidentielles nouvelles, il faut prendre garde qu'elles ne soient pas trop éloignées d'un village existant qui, dans un premier temps, fera office de centre d'approvisionnement et de travail mieux que la ville éloignée. Pour les cités mixtes, il faudra avoir pour principe – encore plus essentiel ici que dans les villes – d'établir les nouvelles constructions non pas à l'intérieur, mais à côté du village ancien, afin que les deux organismes ne se confondent ni ne se gênent mutuellement, chacun conservant sa fonction et son caractère propres.

Sur le plan théorique, la conception des cités satellites implique l'élaboration d'un plan régulateur dotant chacune d'elles d'un centre et d'un programme de dévelop-

pement bien déterminé, ainsi que d'un plan régulateur des communications avec la ville (l'étude de leurs communications réciproques présente en général peu d'importance). Sur le plan pratique, il faut s'assurer que les conditions sont réunies pour mener à bien l'entreprise. La première d'entre elles consiste à mettre en place à l'avance des moyens d'accès très rapides permettant d'atteindre la ville en un quart d'heure maximum (ce qui correspond à un parcours de 12,5 kilomètres à la vitesse de 50 kilomètres/heure) ; si ces moyens manquent, sont mis en place trop tardivement ou se révèlent trop lents, on provoquera le développement misérable et parasitaire, déjà déploré plus haut, des banlieues de la ville. En outre, l'institution, municipale ou autre, responsable de la construction de la cité doit s'assurer la maîtrise ou le contrôle de la politique des sols ; elle doit enfin pourvoir à l'installation de tous les équipements urbains, ainsi qu'aux moyens d'approvisionnement, que ceux-ci se développent indépendamment ou qu'ils soient à la charge de la ville.

Il suffit que l'un de ces maillons fasse défaut pour que la cité satellite soit incapable d'un véritable développement. Si, par exemple, on ne parvient pas à y faire affluer une population suffisante (que l'on peut évaluer à au moins 20 000 personnes pour une cité située à une distance de 10 kilomètres environ de la ville), les moyens de communication fonctionneront à perte[6] et il sera alors inutile de leur demander d'être très performants, condition indispensable si l'on veut développer l'activité de la cité. [...]

6. Mariage et Rey (*La Science des plans des villes*, *op. cit.*, IIIe partie) arrivent au chiffre de 30 000 habitants, mais ils ne prennent en compte que le fonctionnement des chemins de fer extra-urbains. Bien plus pertinents sont les calculs de l'ingénieur Pontani [...], qui a inclus dans l'exploitation financière tout ce qui concerne la fondation de la cité satellite, c'est-à-dire le gain sur le coût des terrains et les dépenses locales d'aménagement [...] (voir *Atti del congresso degli ingegneri italiani*, 1931).

Lorsque, vers 1900, un publiciste anglais, Ebenezer Howard, lança l'idée des cités-jardins[7] et entreprit la construction de Lechtworth, immédiatement suivie par celle de Portsunlight, il sembla qu'une voie nouvelle s'ouvrait pour la vie humaine. De fait, il ne peut y avoir plus belle et noble conception que celle de faire retrouver à l'habitat la lumineuse salubrité et le « vert silence » de la campagne, loin de la fumée et de la corruption des villes, de leur vie toujours plus convulsive et agitée, de leur bruit toujours plus insupportable. [...]

Mais, bien que les cités de Lechtworth et Portsunlight – l'une bourgeoise, l'autre ouvrière – soient admirablement conçues[8] et se rattachent à la tradition anglaise de la ville décentrée, elles n'ont pas encore atteint 15 000 habitants. En Allemagne, pays qui fut très fertile en conceptions utopiques, les cités-jardins se sont limitées à des quartiers peu étendus, riants, heureusement organisés[9], mais sans véritable impact sur le développement urbain. La situation n'est pas meilleure en Italie : à Milan, « le Petit Milan » (Milanino) vivote ; à Rome, la prétendue cité-jardin de Monte Sacro (qui mérite seulement en partie le nom de cité satellite) a coûté des sommes exorbitantes qui n'ont certes rien rapporté, et son seul effet positif, en tant que terminus des lignes de tramway, a été de valoriser les zones intermédiaires le long de la Via Nomentana.

Il ne faut cependant pas désespérer quant à l'avenir de cette nouvelle forme extérieure à la ville. Un des obstacles qu'elle rencontre ne relève ni de son organisation ni de son financement : il tient à la méfiance et aux préjugés de la population, ainsi qu'à l'hostilité toujours vivace rencontrée par l'excellent programme de désur-

7. Voir Ebenezer Howard, *Garden cities of tomorrow*, Londres, 1902.

8. Sur les caractéristiques urbanistiques de Lechtworth, voir Unwin, *op. cit.* [...].

9. Voir « Die deutsche Gartenstadtbewegung », *Deutsche Gardenstadt-Gesellschaft*, Berlin, 1911.

banisation et de ruralisation poursuivi par le régime fasciste. En mettant en évidence la force extraordinaire du courant centripète dirigé vers les villes, Gide[10] fait observer avec perspicacité que les améliorations apportées à la rapidité et à la commodité des moyens de transport ont plutôt servi, jusqu'ici, à intensifier la concentration ; et il note, avec peut-être trop de pessimisme, que le désir d'air, de lumière, de sport en plein air, qui s'accentue dans la vie moderne, correspond seulement à la récréation puérile des vacances, et non à une prise de conscience profonde et à une aspiration permanente de la population urbaine.

Cette aversion pourra être vaincue avec le temps lorsque, suivant l'exemple fasciste, les nations auront réussi à éliminer les grèves des services publics, qui pourraient paralyser la vie d'une cité satellite, et lorsque les nouveaux moyens de la science appliquée et de la mécanique rendront accessibles aux habitants des campagnes toutes les commodités imaginables de la vie urbaine. Alors la réalisation systématique de ce programme pourra reprendre, peut-être sous une forme mixte plus pratique, associant dans les cités satellites un important noyau de constructions semi-denses (des maisons contiguës de trois ou quatre niveaux, rez-de-chaussée compris) à une urbanisation desserrée.

En guise de conclusion, il n'est pas du tout exclu que le système des cités satellites puisse être appliqué aux villes italiennes comme une forme d'extension organique et valable, qui ne compromet ni n'étouffe la ville. Il faut cependant tenir compte de l'expérience et s'assurer de l'ensemble bien coordonné de moyens, d'ordre et de discipline sans lesquels l'entreprise est condamnée à l'échec.

Plus utile, plus pratique et plus concrète me paraît être

10. Dans sa préface au livre de Dikansky *La Ville moderne*, Paris, 1928. [Il s'agit de l'économiste Charles Gide, une des figures marquantes du Musée social *(NdT)*.]

la forme que l'on peut dire intermédiaire entre les deux systèmes déjà mentionnés ; c'est celle des quartiers nouveaux isolés, mais pas trop éloignés de la périphérie de la ville [fig. 42] : ces noyaux compacts doivent être organisés avec toutes les caractéristiques qui assurent l'homogénéité et excluent le développement lent et médiocre, dans des conditions telles que les travaux d'aménagement et de raccordement aux zones centrales ne soient pas trop lourds ; ils doivent être construits sans apporter de luxe exagéré aux équipements routiers (voies de section assez réduite en macadam asphalté, éclairage public parcimonieux, etc.), mais en respectant des principes d'ordre et de beauté, et surtout en créant de véritables centres au tissu dense autour des places principales, et un tissu semi-dense partout ailleurs, fréquemment interrompu par des espaces verts [11].

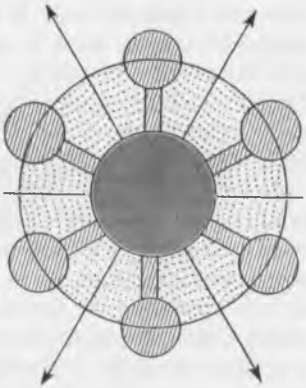


Fig. 42 : schéma du type intermédiaire des banlieues compactes isolées proches du centre.

Les formations intermédiaires auxquelles s'appliquent nos indications sur la coordination des communications, la construction, la politique des sols et la réalisation des équipements dans les cités satellites sont évidemment plus faciles à réaliser que ces dernières car elles sont plus proches de la ville et leurs constructions sont plus compactes. Elles sont destinées à être tôt ou tard absor-

11. Dans les régions à faible potentiel économique, la solution au très grave problème du logement ne peut être apportée par des petites maisons isolées mais par des constructions de plusieurs étages de type dense ou semi-dense, moins à cause du coût des bâtiments ou des terrains que de celui, insoutenable pour les municipalités, des équipements généraux proportionnels à l'extension des quartiers.

bées par l'extension de la ville et à ne faire plus qu'un avec elle ; en attendant, il sera utile qu'elles soient reliées à la ville non plus par des communications ferroviaires directes et ultrarapides, mais par des tramways suburbains rapides, afin d'accélérer le travail de « colmatage » de la zone qui les sépare aujourd'hui [12].

Nous avons donc indiqué les systèmes d'extension urbaine ou, pour mieux dire, certains d'entre eux. Et voilà que resurgit la question, rendue plus pressante par notre démonstration, de la nécessité de donner à chacun de ces systèmes un développement discipliné et organique. Comment faire pour en obtenir la réalisation, pour leur donner vie, pour les orienter et les faire obéir à des directives accordées au développement urbain et, en particulier, comment résoudre le problème des actions et réactions entre les nouveaux quartiers et le centre ancien ?

12. Ces données et ces réflexions sur les divers types de cités satellites n'ont pas grand-chose à voir avec la question particulière des cités balnéaires ou de villégiature qui surgissent souvent non loin des grandes villes, comme à Ostie, près de Rome [...]. Les besoins et les fonctions sont différents dans ces deux cas : tantôt ils sont directement liés à l'habitat urbain, tantôt ils s'en détachent presque complètement.

Il est souvent utile, dans les plans régulateurs très particuliers concernant ces cités, de maintenir une séparation nette entre le centre pavillonnaire (résidentiel ou de villégiature), où se trouvent aussi les principaux hôtels, et celui des établissements et locaux destinés à accueillir l'envahissante foule dominicale ; il faut également accorder une place prépondérante au respect de la beauté du paysage : elle ne doit pas être détruite par les constructions que, précisément, elle attire.

Chapitre VII

Plans de développement et politique d'urbanisme

Pour répondre, dans la mesure du possible, à la question posée à la fin du chapitre précédent, il faut examiner les moyens d'application d'un plan régulateur, particulièrement en ce qui concerne les constructions nouvelles. Certains de ces moyens découlent du tracé même du plan, d'autres ont un caractère spécifiquement politique et administratif. [...]

Les rédacteurs d'un plan régulateur disposent de moyens positifs et de moyens négatifs [...].

Parmi les moyens positifs, le plus important et le plus immédiat consiste souvent à supprimer les barrières qui empêchent aujourd'hui la ville de se développer dans certaines directions, soit en les détruisant, soit en les contournant. Les quartiers qui ont surgi durant les dernières décennies ont généralement formé autour du noyau ancien une espèce de croûte de bâtiments impossible à franchir. [...] Dans bien des cas, il sera opportun de créer des passages et des rues annexes qui trouveront une issue en suivant les lignes de moindre résistance et qui pourront ensuite, au-delà du nouveau tronçon, être raccordés, une fois dépassée la partie nouvelle, aux voies radiales existantes, là où ces dernières traversent la campagne et ne sont plus encombrées par la construction linéaire.

La mise en place des services de chemin de fer et de tramway, la réorganisation ou le déplacement des gares, les projets de nouvelles voies ferrées, métropolitaines ou rurales, non limitées aux zones internes, mais réalisant la

liaison avec les quartiers extérieurs : tels sont les moyens mécaniques, les instruments de la circulation qui doivent figurer dans l'étude de ce vaste sujet.

Dans la conception de chacun des quartiers ou de l'aménagement intérieur du noyau, l'étude de l'organisme local (aux termes de laquelle, par exemple, chaque quartier nouveau doit avoir sa destination, son caractère, ses centres, tout comme une ville autonome) doit être coordonnée avec une étude générale indiquant les nouvelles ressources urbaines qui permettront d'opérer des transformations à l'avenir : ce sont, d'une part, la disposition des édifices publics et, d'autre part, la création de circuits à mettre en service progressivement, et qui pourront, au moment opportun, servir à dévier la circulation conditionnée par la rigidité du schéma centripète.

Quant aux moyens négatifs, il s'agit, dans le cas extrême, d'interdire complètement la construction dans certains secteurs, soit parce qu'ils sont destinés à servir de réserve foncière, soit parce qu'ils sont classés à cause de leurs monuments ou de leur caractère paysager, soit encore parce qu'ils sont destinés à accueillir des parcs publics, des équipements sportifs, des places d'armes, des terrains d'aviation, etc. Ces dernières destinations peuvent aussi (comme nous l'avons dit ailleurs) être provisoires et servir à constituer les zones de réserve foncière, en particulier lorsque, comme c'est le cas à l'heure actuelle en Italie, ces dernières ne sont pas explicitement autorisées par les lois en vigueur.

Des moyens analogues permettant d'interdire, d'éloigner ou de retarder la construction sont obtenus par une localisation bien étudiée des zones industrielles, des quartiers réservés aux hospices et aux hôpitaux et, plus encore, aux cimetières. Il est presque superflu d'ajouter que les conditions naturelles ou concernant le trafic existant sont de la plus grande importance pour déterminer ces implantations. Un plan régulateur n'est efficace que s'il facilite et accentue l'orientation spontanée de la vie urbaine.

On peut dire la même chose d'un dernier moyen, à la fois positif et négatif, qui consiste à définir la nature du tissu des différentes zones résidentielles. Le type retenu – dense ou lâche selon les cas – détermine le coefficient de densité des constructions et de la population, tant par ses caractéristiques intrinsèques que par l'attraction plus ou moins grande d'un développement progressif. Un quartier pavillonnaire rompt la continuité du tissu ; un quartier dense attire d'autres constructions dans son voisinage : c'est le premier noyau d'une future grande agglomération.

Grâce à cet ensemble vraiment considérable de moyens qui favorisent ou empêchent la construction, on a la possibilité de *doser la densification des quartiers, en provoquant le déplacement du centre de gravité démographique et du centre du système cinématique par rapport au centre géométrique des figures dans lesquelles s'inscrit la ville existante ou celle qui est prévue par le plan régulateur.* On peut ainsi préparer le déplacement futur du centre ou la formation de plusieurs centres reliés entre eux et qui, dans leur globalité, laisseront de côté la ville ancienne. Tel est sans doute le seul moyen efficace de réaliser cette conception du développement urbain.

Le règlement d'urbanisme n'est rien d'autre que l'expression concrète de ces idées en ce qui concerne le type de constructions et les normes de distance. Parmi ses dispositions, les plus efficaces sont celles qui s'opposent à la densification de la zone centrale, ou encore celles qui prévoient la possibilité de donner aux voies radiales extérieures une largeur suffisante pour empêcher le développement linéaire des constructions, sinon à une distance considérable de l'axe de la voie.

La politique d'urbanisme des municipalités devrait se conformer aux prévisions des plans régulateurs, avec un programme de travail bien coordonné à l'appui.

Les relations d'interdépendance qui lient les diverses branches de l'activité urbanistique (par exemple les moyens de communication et le développement des constructions) exigent le respect d'un calendrier des tra-

vaux, nécessaire si l'on désire assurer le déroulement rationnel du plan. Les administrations municipales ne devraient jamais prendre de retard dans les aménagements qui sont de leur ressort ; elles ne devraient jamais renverser la hiérarchie des décisions et se laisser retirer l'initiative des opérations. En pareil cas – et c'est presque toujours la règle –, on voit apparaître les « maladies urbaines » ; les nouveaux quartiers, misérables et dispersés, saignent à blanc l'administration sans contribuer vraiment à résoudre le problème du logement et constituent souvent un obstacle pour le développement ultérieur. [...]

Les moyens de l'urbanisme sont efficaces, car directement liés aux pouvoirs financiers, et concernent la politique foncière, qui devrait être réintégrée dans la sphère d'activité des municipalités.

La première condition serait la possibilité d'interdire la construction dans certains secteurs, extérieurs au plan régulateur ou situés dans des zones considérées comme des réserves foncières ou à vocation agricole, encore impossibles à intégrer dans un programme à réaliser très vite et qui doit donc se concentrer sur certains quartiers au lieu de s'égarer dans toutes les directions.

Ce genre d'interdiction absolue n'est pas encore prévu par les lois italiennes qui, on l'a dit, sont très arriérées en matière d'urbanisme et se ressentent encore des orientations libérales du siècle dernier ; c'est pourquoi elles ont si souvent fait prévaloir l'intérêt particulier sur celui de la collectivité. Or l'intérêt particulier, en matière de terrains constructibles, n'a rien qui mérite le respect – il faut l'affirmer avec force – et ne souffre aucune comparaison avec les intérêts particuliers conquis par le génie individuel et par le travail ou, à la limite, par une tradition qui remonte à plusieurs générations ; la spéculation sur l'activité d'un centre urbain, dont la progression sur les terrains agricoles coûte des sommes énormes à la collectivité, ne profite qu'à quelques propriétaires généralement passifs [...].

Si donc, aujourd'hui où, dans ce domaine, le droit est en cours d'élaboration, il n'est pas possible de prendre légalement de telles mesures d'interdiction conservatoires, on pourra trouver le moyen de les instaurer au cas par cas par des décrets particuliers, voire en transformant, de façon définitive ou provisoire, les terrains en parcs ou autres zones non constructibles.

Mais, outre ce moyen négatif, l'intervention des municipalités sur les terrains constructibles peut prendre les deux formes suivantes[1] :

– création d'un domaine municipal au moyen de terrains obtenus par expropriation (ou exceptionnellement par transaction libre) ; ce domaine peut être très étendu et couvrir des secteurs entiers, se limiter à quelques zones restreintes ou encore suivre un parcours linéaire, le long des voies de circulation, sur une profondeur pouvant varier entre 40 et 100 mètres ;

– création d'une association entre les propriétaires et la municipalité, sous la forme de contributions versées par les premiers, de leur possibilité d'intervention directe dans la réalisation des ouvrages de voirie et des équipements qui en découlent, ou encore d'un véritable consortium avec cession à la municipalité d'une partie des terrains.

Cependant, les lois italiennes régissant l'urbanisme se prêtent mal à de telles procédures. [...]

Nos municipalités n'ont donc que de faibles moyens à leur disposition dans ce domaine ; pourtant, utilisés avec discernement, [...] ces moyens permettent la politique urbanistique dont les bases économiques ont été évoquées plus haut, en encourageant la construction organique de quartiers entiers, en modérant les prétentions des propriétaires fonciers et en favorisant les initiatives privées en accord avec celles des collectivités.

1. Voir, sur ces questions, V. Testa, *Il Diritto di espropriazione delle aree fabbricabili in relazione al problema delle abitazioni....* Rome, 1928 ; voir également l'intéressant débat suscité par cet ouvrage dans la revue *La Proprietà edilizia*, 1929.

A ce stade surgissent certains doutes : les municipalités sont-elles vraiment compétentes pour exercer cette fonction, sont-elles capables d'assumer directement cette action et de la promouvoir avec efficacité ? Les classes dirigeantes sont-elles capables d'assurer la continuité des orientations qui font perdurer l'« esprit de la ville » en le protégeant de toute contamination ? Je l'ai moi-même cru pendant longtemps, et j'ai milité pour une nouvelle prise de conscience en ce sens[2]. Mais aujourd'hui, sans pour autant renoncer à poursuivre mon fervent plaidoyer en faveur d'une solide formation en urbanisme pour les administrateurs et les hommes politiques, je ne le crois plus.

Le cas d'un Sixte IV ou d'un Napoléon III, qui ont entrepris avec les moyens adéquats la transformation d'une ville selon un plan organique et l'ont pratiquement achevée, le schéma planimétrique cessant d'être une abstraction pour devenir, *dans une unité de temps*, une réalité concrète, est une exception rarissime. Il faut presque craindre une exécution trop rigide de ce type car, comme toutes les choses artificielles, elle simplifie ce qui est complexe [...].

Dans la pratique, avec le changement très fréquent des administrateurs, comment assurer la transmission régulière du flambeau ? Comment prévoir les contingences, notamment financières, qui favoriseront ou entraveront telle ou telle partie du programme ? Comment coordonner l'action des nombreux organismes responsables des routes, des chemins de fer, des tramways, de la politique de l'octroi, des ouvrages techniques, de la construction des édifices publics, etc. ? L'expérience montre souvent que les administrations municipales ne réussissent même pas à coordonner l'action de leurs propres bureaux ou des organismes autonomes dont ils ont la tutelle, et qu'elles

2. Voir G. Giovannoni, « Questioni urbanistiche », *L'Ingegnere*, III, 1927, et « Piani regolatori e politica urbanistica », *Concessioni e costruzioni*, I, 1930.

arrivent rarement, et seulement dans le cas de petites opérations, à surmonter les redoutables obstacles que constituent le financement et la longueur des procédures. Elles paraissent encore moins capables d'agir dans le domaine des expropriations et de la mise en valeur des terrains, qui requièrent préparation, rapidité de manœuvre, disponibilité des capitaux et indépendance à l'égard des pressions extérieures.

Et on ne peut pas dire que les rares expériences tentées jusqu'ici soient encourageantes. La création d'un domaine municipal, même facilitée par une loi spéciale, comme à Rome, a presque toujours donné lieu à un véritable assaut des organismes publics comme des entreprises privées, et en particulier des coopératives bien introduites, pour obtenir la cession de terrains à bon marché ; et les municipalités ont cédé et ont revendu les terrains à perte, sans même s'assurer en contrepartie le contrôle des nouvelles constructions.

Cette impuissance qui perdure ne rend-elle pas dangereuse, voire nuisible, la concentration des pouvoirs dans les mains des municipalités ? Ne va-t-elle pas appauvrir et stériliser le libre développement des initiatives privées ? Ne va-t-on pas tomber de Charybde en Scylla, en passant du développement anarchique à la lenteur d'une bureaucratie qui n'a ni la compétence requise, ni le pouvoir de se substituer à la spéculation ?

Ces objections sont sérieuses, mais pas au point de nous obliger à accepter la fatalité du désordre ni de nous faire désespérer de la possibilité de voir des énergies créatrices intervenir, dans l'intérêt général, pour assurer la continuité et l'efficacité d'un plan de développement. Même des initiatives isolées et des mesures prises sans coordination peuvent être utiles pour atteindre le but visé et s'intégrer dans une unité, si toutefois les classes dirigeantes finissent par prendre conscience de ces problèmes essentiels pour la vie publique ; davantage, dans une période d'intense activité comme celle que nous connaissons aujourd'hui en Italie, on peut réellement

espérer qu'une réforme de fond intervienne bientôt pour renouveler la législation et les procédures concernant l'urbanisme, et pour créer de nouvelles institutions dans ce domaine [...].

A ce stade, l'opportunité se présente d'adjoindre à la municipalité un organe qui soit responsable de l'activité financière et industrielle. Il devrait être doté d'une structure souple ainsi que de pouvoirs lui permettant de lancer la création de nouveaux quartiers, de mettre en valeur les terrains et de coordonner les initiatives multiples des divers établissements, tantôt en stimulant et en unifiant l'activité des entreprises privées, tantôt en se substituant à elles, avec les moyens dont dispose la municipalité mais avec des méthodes analogues à celles des sociétés commerciales et industrielles privées.

La nécessité d'un tel organisme se fait d'autant plus sentir que, dans la plupart des aménagements urbains récents effectués dans des villes italiennes, on a vu les municipalités recourir aux entreprises privées en leur cédant toutes leurs charges et leurs droits, ainsi que leurs pouvoirs et leurs fonctions ; ces entreprises ont ainsi trouvé leur compte avec les terrains destinés à de la reconstruction d'édifices sur les rues nouvellement tracées. Une telle procédure ne fait pas que protéger le favoritisme et l'arbitraire ; elle est franchement répugnante, car le propriétaire, au lieu d'avoir en face de lui une municipalité œuvrant pour l'intérêt général, se trouve devant un étranger qui le chasse de sa maison ou de son terrain, selon des critères qui ne tiennent pas compte de l'utilité publique, d'ailleurs le plus souvent réduite à néant par l'importance de la spéculation privée.

La solution consistant à créer des sociétés para-étatiques ou para-municipales, avec un fonctionnement analogue à celui des sociétés industrielles, mais dans l'intérêt du public, s'est fait jour depuis une trentaine d'années et elle est devenue courante dans tous les pays. Elle a donné d'excellents résultats, d'une part dans le domaine des équipements comme les transports (chemins de fer et

tramways) ou les réseaux électriques, d'autre part dans le domaine de la construction de logements populaires et économiques.

A la création de ces sociétés il conviendrait d'ajouter celle, autrement ambitieuse, d'un institut des plans régulateurs. Celui-ci serait bien entendu en rapport avec les services municipaux comme avec lesdites sociétés, en particulier avec celles qui auraient la responsabilité des communications [...].

Puisque le plan régulateur d'extension et le plan régulateur d'aménagement interne d'une ville doivent répondre à une conception unique, l'un et l'autre seraient de plein droit soumis à la compétence exécutive de ce nouvel institut, qui pourrait ainsi équilibrer le poids de leurs charges respectives. Il devrait de toute façon assurer le déroulement du programme urbanistique, sans se borner au seul champ économique, mais en prenant en compte un ensemble d'opérations et d'échéances en temps utile, tout comme, dans une entreprise, on prévoit l'approvisionnement en matière première, l'extension d'un atelier de fabrication ou la création d'un sous-produit, en fonction de critères qui dépassent les petites exigences quotidiennes de l'offre et de la demande.

Cette digression concerne une activité d'un ordre nouveau, qui déborde largement les frontières de la technique et de l'art des plans régulateurs, mais qui leur est directement liée. Pour en revenir au *plan de développement*, véritable levain inclus dans le plan régulateur, il faut poser en principe qu'il contient les éléments qui tendront à dynamiser ou à retarder son application.

En effet, le déroulement d'une politique d'urbanisme dans le sens que nous venons d'indiquer est une question de probabilité. On peut donc commettre une grave erreur en faisant reposer l'aménagement entier d'une ville sur une seule mesure (déplacement d'une gare, voie annulaire tracée dans le vif de l'agglomération, constitution d'un domaine de terrains communaux) qui, dans la pratique, peut ne pas avoir lieu ou être réalisée avec un retard

espérer qu'une réforme de fond intervienne bientôt pour renouveler la législation et les procédures concernant l'urbanisme, et pour créer de nouvelles institutions dans ce domaine [...].

A ce stade, l'opportunité se présente d'adjoindre à la municipalité un organe qui soit responsable de l'activité financière et industrielle. Il devrait être doté d'une structure souple ainsi que de pouvoirs lui permettant de lancer la création de nouveaux quartiers, de mettre en valeur les terrains et de coordonner les initiatives multiples des divers établissements, tantôt en stimulant et en unifiant l'activité des entreprises privées, tantôt en se substituant à elles, avec les moyens dont dispose la municipalité mais avec des méthodes analogues à celles des sociétés commerciales et industrielles privées.

La nécessité d'un tel organisme se fait d'autant plus sentir que, dans la plupart des aménagements urbains récents effectués dans des villes italiennes, on a vu les municipalités recourir aux entreprises privées en leur cédant toutes leurs charges et leurs droits, ainsi que leurs pouvoirs et leurs fonctions ; ces entreprises ont ainsi trouvé leur compte avec les terrains destinés à de la reconstruction d'édifices sur les rues nouvellement tracées. Une telle procédure ne fait pas que protéger le favoritisme et l'arbitraire ; elle est franchement répugnante, car le propriétaire, au lieu d'avoir en face de lui une municipalité œuvrant pour l'intérêt général, se trouve devant un étranger qui le chasse de sa maison ou de son terrain, selon des critères qui ne tiennent pas compte de l'utilité publique, d'ailleurs le plus souvent réduite à néant par l'importance de la spéculation privée.

La solution consistant à créer des sociétés para-étatiques ou para-municipales, avec un fonctionnement analogue à celui des sociétés industrielles, mais dans l'intérêt du public, s'est fait jour depuis une trentaine d'années et elle est devenue courante dans tous les pays. Elle a donné d'excellents résultats, d'une part dans le domaine des équipements comme les transports (chemins de fer et

tramways) ou les réseaux électriques, d'autre part dans le domaine de la construction de logements populaires et économiques.

A la création de ces sociétés il conviendrait d'ajouter celle, autrement ambitieuse, d'un institut des plans régulateurs. Celui-ci serait bien entendu en rapport avec les services municipaux comme avec lesdites sociétés, en particulier avec celles qui auraient la responsabilité des communications [...].

Puisque le plan régulateur d'extension et le plan régulateur d'aménagement interne d'une ville doivent répondre à une conception unique, l'un et l'autre seraient de plein droit soumis à la compétence exécutive de ce nouvel institut, qui pourrait ainsi équilibrer le poids de leurs charges respectives. Il devrait de toute façon assurer le déroulement du programme urbanistique, sans se borner au seul champ économique, mais en prenant en compte un ensemble d'opérations et d'échéances en temps utile, tout comme, dans une entreprise, on prévoit l'approvisionnement en matière première, l'extension d'un atelier de fabrication ou la création d'un sous-produit, en fonction de critères qui dépassent les petites exigences quotidiennes de l'offre et de la demande.

Cette digression concerne une activité d'un ordre nouveau, qui déborde largement les frontières de la technique et de l'art des plans régulateurs, mais qui leur est directement liée. Pour en revenir au *plan de développement*, véritable levain inclus dans le plan régulateur, il faut poser en principe qu'il contient les éléments qui tendront à dynamiser ou à retarder son application.

En effet, le déroulement d'une politique d'urbanisme dans le sens que nous venons d'indiquer est une question de probabilité. On peut donc commettre une grave erreur en faisant reposer l'aménagement entier d'une ville sur une seule mesure (déplacement d'une gare, voie annulaire tracée dans le vif de l'agglomération, constitution d'un domaine de terrains communaux) qui, dans la pratique, peut ne pas avoir lieu ou être réalisée avec un retard

qui la rend inorganique et inefficace. Le plan doit pouvoir parer à deux situations extrêmes : soit une réalisation rapide et dynamique, pour laquelle il doit fournir un programme et des moyens ; soit une réalisation lente, « à la dérive », auquel cas les moyens négatifs, interdisant ou ralentissant la construction, seront bien plus importants que les moyens positifs. Dans ce dernier cas, le plan sert surtout à définir les règles d'alignement (c'est le *plan d'alignement*[3] des Français) et la densité des constructions ; les projets concernant le développement sont mis en sommeil, prêts à s'actualiser lorsque les circonstances seront favorables à leur épanouissement, éventuellement au prix de certaines révisions mineures et de leur nécessaire adaptation à des conditions nouvelles. Au moins, dans l'intervalle, la conception fondamentale n'aura pas été compromise par des initiatives opposées ; la réserve de terrain n'aura pas été entamée ; le tracé des futures artères n'aura pas été altéré, non plus que le plan de zonage dont dépendra la nouvelle orientation ; les espaces réservés aux édifices et aux équipements publics n'auront pas été occupés ; et, surtout, on n'aura pas compromis la résolution du « problème central » : celui de la greffe des nouvelles branches, autrement dit des quartiers modernes, sur le tronc de la ville ancienne.

3. En français dans le texte *(NdT)*.

Chapitre VIII

Exemples de villes italiennes

Arrivés à ce point de notre parcours, il nous a semblé utile d'examiner rapidement les vicissitudes passées des principales villes d'Italie[1] et le sort qui les attend, en observant pour chacune d'elles la façon dont les principes que nous avons posés dans les chapitres précédents ont été appliqués, tronqués ou négociés. Cet examen montrera comment, dans la complexité de la vie réelle, les villes italiennes tentent de résoudre, bien ou mal, les grands problèmes que pose à la ville ancienne le développement de la ville nouvelle.

Rome

Commençons par Rome[2], où les problèmes sont d'une terrible complexité à cause de l'héritage du passé qui en fait un véritable palimpseste urbain. Les différents

1. Nous n'avons retenu de ce chapitre que la partie consacrée à l'histoire urbaine de Rome depuis la fin du XIXe siècle, qui forme un tout cohérent avec la partie finale du chapitre II, où Giovannoni a retracé l'histoire antérieure de la ville. Les autres villes examinées par l'auteur à la suite de Rome sont Milan, Naples, Gênes, Bologne, Venise, Florence, Turin, Bari, Padoue, les villes détruites par les tremblements de terre (Messine, Reggio, Avezzano...), Cagliari et Pise *(NdT)*.

2. Voir sur cette question G. Giovannoni, « Lo sviluppo storico del piano regolatore di Roma ed il suo significato nella moderna urbanistica », *Atti del X congresso internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori*, Rome, septembre 1929.

cycles qu'elle a traversés durant les trois millénaires de son histoire ont laissé leur empreinte sur ses monuments comme sur les vestiges qu'on retrouve dans le sous-sol, dissimulés par les remblais successifs et dont la découverte imprévue et imprévisible vient modifier chaque nouveau plan d'aménagement[3]. Du fait de ces superpositions, la ville dans son ensemble est irrégulière, sans unité organique et, en tant qu'entité urbaine, dépourvue de la grandeur qui correspondrait pourtant à l'importance monumentale et architecturale de ses ouvrages singuliers.

Le grand problème de l'aménagement de Rome s'est fait jour en 1870, quand la ville est devenue la capitale de l'Italie, dans le temps même où surgissait le nouvel urbanisme. Si les techniciens et les administrateurs ont partout été surpris par ce phénomène, il était d'autant plus normal qu'ils le fussent ici, où les problèmes étaient tel-

3. Les cas les plus typiques de ces révélations souterraines sont :

– le Largo Argentina, où les récentes démolitions effectuées pour l'élargissement de cette avenue ont ramené à la lumière quatre temples de la période républicaine entourés d'un péribole sacré ; de ce fait, le projet de reconstruction prévu sur ce site a été remplacé au dernier moment par celui d'une vaste zone archéologique ouverte, faisant apparaître ce groupe monumental si caractéristique au milieu d'une végétation nouvelle ;

– la villa Aldobrandini, près de la Via Nazionale, dont la surélévation par rapport au niveau actuel du sol est due, comme l'ont montré les premiers essais de construction d'un nouvel édifice, à l'existence d'un véritable quartier antique enseveli ;

– le grand amphithéâtre, tout près du marché de Trajan, dissimulé par l'enduit et les cloisons de la caserne Mameli.

On doit s'attendre à de nouvelles « surprises » de ce genre – que les archéologues ne peuvent prévoir qu'en partie – lors du prochain tracé d'une rue entre la Piazza Venezia et le Colisée, ou d'une autre rue traversant le quartier du Pincio pour relier les jardins Ludovisi au secteur de la Piazza del Popolo. L'archéologie devient ainsi un auxiliaire essentiel de l'urbanisme, imposant des règles de prudence et une adaptabilité particulières, parfois mal acceptées par les techniciens et les financiers, qui ne ressentent pas l'obligation de tenir compte des valeurs spirituelles d'une ville unique au monde.

lement plus graves et où il fallait une conception urbanistique à la hauteur de l'histoire et du destin de l'*Urbs*, la Ville par excellence.

Il se trouva néanmoins un homme pour avoir une idée forte et profonde : Quintinio Sella, qui comprit que la ville nouvelle ne devait pas enclore le centre ancien, mais se développer à côté de lui, ainsi que cela s'était spontanément produit à Rome même, au cours des siècles précédents. Pour affirmer ce principe, il commença par construire le nouveau ministère des Finances près de la Porta Pia, dans une localité presque inhabitée, et il s'efforça, au moyen d'avantages fiscaux, de donner vie à la Via Nazionale, que Mgr de Merode avait percée quelques années auparavant pour servir d'accès à la gare de chemin de fer. Appelé par Sella à Rome, le baron Haussmann, qui avait aménagé Paris sous Napoléon III, approuva ce programme et esquissa un projet selon lequel la Rome nouvelle aurait dû se développer au nord sur les hauteurs du Monte Mario et dans les zones qui en descendent en pente douce vers le Tibre.

Mille raisons, politiques, économiques, mais aussi sanitaires (la malaria, éradiquée aujourd'hui seulement), s'opposèrent à la réalisation de ce sage projet ; et le plan régulateur de 1873, complété en 1883, en revint à la superposition du neuf sur l'ancien et à l'adaptation de la cité pontificale et de ses bâtiments[4].

Ce fut l'époque des discussions mesquines entre le parti de la « plaine » et celui des « collines », entre ceux qui soutenaient le prolongement de la Via Nazionale vers la Piazza Colonna et ceux qui voulaient la voir aboutir place Saint-Pierre ; ce fut le temps des tracés viaires sans issue ni perspective, de l'aménagement incontrôlé de quartiers comme celui de San Lorenzo ; ce fut le temps des destructions, souvent sans la moindre utilité, de

4. Voir *Comune di Roma : relazione sul piano regolatore...*, Rome, 1873, et les autres rapports officiels des années 1881, 1882, 1885.

monuments et de villas[5]. Puis vint, en 1908, le plan régulateur de Saint-Just[6], sans génie ni vision prospective, mais qui eut tout de même le mérite d'apporter un principe d'ordre, en particulier dans le zonage (qui parut une nouveauté) des quartiers concernés par l'extension ; mais en pratique ce plan n'aboutit à aucun résultat efficace, car ni ses concepteurs, ni ceux qui étaient chargés de sa mise en œuvre n'avaient pensé en termes de développement. Néanmoins, dans les premières années de ce siècle, rien n'était encore compromis : ni le caractère des quartiers anciens, ni les possibilités de développement de la ville nouvelle qui, de fait, s'était orientée essentiellement d'un seul côté, vers les collines du Viminal et de l'Esquilin. Les plus graves dégâts survinrent plus tard, du fait de l'extension anarchique des quartiers dans toutes les directions, surtout pendant la période des coopératives d'État, qui auraient dû être soumises à un plan organique d'action, et du fait de la dissémination des édifices publics, en particulier des nouveaux ministères (que Calderini et Sanjust avaient sagement voulu concentrer sur la Piazza d'Armi), à toutes les extrémités de la capitale, sans lien entre eux et sans conception d'ensemble[7]. Les coupes malencontreuses, les rénovations inutiles, la destruction de villas magnifiques aggravèrent ce triste bilan, que

5. Sur ces destructions, parfois nécessaires et parfois non, voir ce qu'ont écrit, en diverses occasions, Gnoli, Pastor, Delbrück, Marucchi et d'autres. Voir également les publications de l'*Associazione artistica fra i cultori d'architettura*, et en particulier son *Inventario dei monumenti di Roma*, Rome, 1908-1912. De nombreux témoignages sont recueillis dans le Musée de Rome, récemment créé. Quant aux villas détruites, il suffit de mentionner les villas Montalto, Ludovisi, Patrizi, Lancellotti et (en partie) Massimi.

6. Voir E. Saint-Just di Teulada, *Relazione al piano regolatore della città di Roma*, Rome, 1908.

7. L'intéressant projet de Calderini pour la concentration des ministères sur la Piazza d'Armi a été publié par Maggiorino Ferraris dans *Nuova Antologia*, juillet 1908. C'est tout à l'honneur, en revanche, du ministre Baccelli d'avoir conçu la cité universitaire comme un seul grand organisme, situé près de la polyclinique.

n'ont pas compensé les travaux de dégagement des vestiges antiques, quelques rues au tracé bien conçu, certains édifices monumentaux et d'utiles ouvrages techniques, comme l'aménagement des quais du Tibre et sa canalisation.

Il a manqué une grande vision, qui aurait pu faire de Rome la plus belle ville du monde ; des critères mesquins ont seuls prévalu, et sur le plan urbanistique les dommages accomplis sont irréparables, à cause de ce qu'on a détruit et de ce qu'on n'a pas su développer. La ville a commencé sa nouvelle vie en défigurant partiellement le merveilleux patrimoine que lui avaient légué les siècles ; et les édifices nouveaux, à part quelques exceptions, ne lui ont apporté ni une noblesse et une beauté comparables à celles qu'elle avait perdues, ni le développement organique adapté à son extension et digne d'une métropole.

Durant ces dernières années seulement, la voix virile de Benito Mussolini s'est fait entendre depuis le Capitole pour mettre en garde et pour définir un programme. « Les problèmes de cette Rome du XXe siècle, a-t-il dit, je les divise en deux catégories : ceux de la nécessité et ceux de la grandeur. Les premiers découlent du développement de Rome et se résument en deux mots : habitations et communications. Les problèmes liés à la grandeur sont d'un genre différent : il faut libérer des enlaidissements médiocres toute la Rome antique, mais *à côté* de la Rome antique et médiévale il faut créer la Rome monumentale du XXe siècle. Rome ne peut ni ne doit être une ville moderne au sens banal de ce terme ; ce doit être une ville digne de sa gloire, et elle doit renouveler sans cesse cette gloire pour la transmettre comme héritage de l'ère fasciste aux générations à venir. »

Les actes ont suivi les paroles dans deux grands domaines : la liaison de Rome avec la mer et Ostie, et le dégagement des forums et des temples antiques, « arrachés au silence de l'oubli ». Le dégagement du théâtre de Marcellus, des forums impériaux, des temples du quartier du cirque Flaminius et du Forum Boarium, des

monuments d'Ostie, a redonné à la ville toute une parure de gemmes antiques, poursuivant l'œuvre prévue par Baccelli avec la création de la zone monumentale.

Maintenant doit commencer la phase la plus complexe et la plus dynamique.

En tant qu'organisme urbain, Rome se présente aujourd'hui de la façon suivante :

– une ville non monocentrique, organisée autour de quatre nœuds principaux : Piazza Colonna, Piazza Venezia, la gare principale (Stazione Termini), Piazza Barberini ;

– une configuration altimétrique variée et accidentée où, malgré l'érosion et les nivellements subis au cours des siècles, les sept collines forment en de nombreux points un obstacle pour les communications entre la partie haute et la partie basse de la ville ;

– une île archéologique qui, du Colisée, s'étend au nord en englobant le Capitole, à proximité d'un des quatre nœuds en question ;

– une autre île, que l'on peut appeler « zone de caractère », enfermée dans l'anse du Tibre et limitée à l'est par le Corso : c'est la ville de la Renaissance, riche en édifices monumentaux ainsi qu'en éléments topographiques et contextuels de valeur, et dont le plan la rend impropre à toute circulation intensive ;

– à l'extérieur, la couronne des collines, du Janicule au Monte Mario, qui barre le passage vers l'ouest ;

– au sud, la zone archéologique, qui laisse seulement la courte brèche du Viale Aventino et de la Porta San Paolo ;

– dans les autres directions, les obstacles à l'expansion vers l'extérieur ne sont pas dus aux conditions naturelles mais à des murs, des portes étroites, une construction anarchique, au cimetière de Verano, à des quartiers de villas disposés de façon maladroite, si bien que le développement est dépourvu de toute continuité.

Un plan régulateur de grand style, comme celui qui a été récemment élaboré à la demande du chef de l'État par

la commission des Dix, peut encore sauver le passé et l'avenir de la ville en mettant en perspective générale les termes du problème qui, sans cette distance, serait insoluble. Étant donné la complexité du sujet, suivre une formule unique serait vain, et le respect absolu de l'ancienne Rome impossible ; mais des systèmes et des moyens divers peuvent être mis à contribution et s'intégrer dans un tout :

1. Orientation du développement externe principalement d'un côté, c'est-à-dire dans l'éventail compris entre le Nord-Est et le Sud, en épousant en cela aussi les conditions naturelles et en éliminant un par un tous les obstacles. Il faut à cette fin créer des voies annexes aux radiales trop étroites et congestionnées, et les mener jusqu'au point où celles-ci atteignent la campagne ; distribuer, en leur assurant une densité importante et des liaisons multiples, les nouveaux quartiers extérieurs dans les zones que ces voies nouvelles auront justement ouvertes ; transformer en profondeur tout le système ferroviaire en enterrant la Stazione Termini et en prolongeant les lignes vers le nord, faisant de ce terminus une gare de transit ; relier, aux termes d'un plan régional, la campagne et les villages voisins aux nouveaux quartiers par un chemin de fer métropolitain ; enfin, distribuer convenablement les zones, les édifices et les équipements.

2. Facilitation et développement des communications entre les quartiers périphériques d'aujourd'hui et les nouveaux quartiers plutôt que les centres anciens ; [...] ces communications pourront en partie prendre la forme d'anneaux, non pas complets (ce qui serait impossible et, de toute façon, inefficace) mais partiels : par exemple, un anneau partirait de Porta del Popolo en longeant d'abord la Via della Mura, puis la Via Labicana, de façon à inclure les quadrants nord-est et sud-est.

3. Création de pénétrantes dans le noyau interne, en relation directe avec les radiales extérieures élargies, sans toutefois porter atteinte à l'activité des rocades mentionnées plus haut. Dans certains tronçons, ces pénétrantes

seraient de larges voies, comme entre la Piazza Venezia et la Porta San Giovanni, au milieu des forums impériaux mis au jour, ou le long du Tibre, au pied du Capitole dégagé ; mais le plus souvent, il s'agirait d'un système de petites rues, mi-anciennes, mi-nouvelles, comme celles qui pénètrent depuis le nord, c'est-à-dire depuis le secteur Flaminia, en se substituant au Corso (qui devrait rester une voie de promenade, interdite au trafic), ou depuis la Piazza Venezia jusqu'à la Piazza Barberini, en évitant la fontaine de Trevi.

4. Intervention réduite sur le tissu, grâce à l'« éclaircissage » des zones de caractère, et en particulier de tout le secteur situé à l'ouest du Corso, presque entièrement débarrassé de la grande circulation.

5. Achèvement du système cinématique par la construction d'un métropolitain et la coordination de tous les moyens de transport.

Voilà un vaste programme, sur lequel viennent se greffer d'autres opérations : mise en valeur des monuments, création de parcs et d'avenues qui les relient, utilisation des quais du Tibre aujourd'hui négligés, soin apporté aux perspectives des nouvelles artères et à la forme des nouveaux espaces. Ce programme a été élaboré à la faveur de compromis entre conceptions opposées et, plus encore, entre désirs et possibilités réelles, avec des solutions qui, sur certains points, pourront sembler et seront lourdes et malheureuses. Mais, pour la première fois dans les Temps modernes, Rome possède un plan régulateur qui contient un programme de développement.

Cependant, pour réaliser ce programme, étant donné son caractère tardif et la nécessité de supprimer les aménagements parasitaires qui l'ont compromis, les moyens négatifs dont nous avons parlé au chapitre précédent ne suffisent plus. Il faut un plan d'exécution énergique et méthodique, suivi avec régularité, et il faut lui rattacher toutes les forces actives, tous les projets (aménagements ferroviaires, construction des ponts, des édifices publics et d'équipements divers) menés jusqu'à présent de façon

indépendante. C'est à cette seule condition que pourra s'accomplir le miracle préconisé par le Duce. Si, dans l'Antiquité et à la Renaissance, la Ville éternelle nous a montré la façon de concevoir et de réaliser les grandes idées des plans régulateurs et de la politique urbaine, qui a foi dans son destin ne peut douter qu'elle soit sur le point de voir les nouveaux principes porter leurs fruits : les principes qui doivent appeler les villes historiques à de nouvelles fonctions vitales. [...]

Florence

Florence a traversé une période critique lorsqu'elle est devenue la capitale de l'Italie, de 1865 à 1870. Elle a alors connu, sans y être le moins du monde préparée, un développement qui, selon les modalités de l'époque, fut lourd de conséquences : démolition de la troisième enceinte de murs entourant la ville, élargissement de certaines voies, telle la Via Calzaiuoli, destruction des quartiers centraux du Ghetto et du Marché ancien, remplis d'édifices monumentaux indissociables de leur contexte d'édifices mineurs[8]. Parmi les nouveaux ouvrages qui y furent insérés, les uns furent heureux, comme les avenues extérieures, le Viale dei Colli et, en général, les aménagements conçus par Poggi, un des rares urbanistes de l'époque qui ait eu une sensibilité artistique et une grande ampleur de vues[9] ; d'autres furent malheureux, comme la banale Piazza Vittorio Emanuele. Mais ce n'est pas ainsi

8. Sur l'aspect qu'avait Florence avant sa transformation, voir C. Ricci, *Cento vedute di Firenze antica*, Florence, 1906. La figure 43, représentant la Piazza dei Peruzzi maintenant détruite, est tirée de ce recueil.

9. Voir G. Poggi, *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze*, Florence, 1882.

Fig. 43 : l'ancienne Florence disparue.
La Piazza dei Peruzzi avec les demeures des Magnani et des Fossi, aujourd'hui détruites ou altérées (d'après un dessin de Burci).

qu'on crée une ville moderne, car le tracé des rues et des places est resté inadapté au trafic intense, surtout à partir du moment où l'on a introduit les tramways, dont le bruit strident a altéré l'ambiance de la Piazza del Duomo et de la Piazza della Signoria.

Par bonheur, l'architecture a presque partout réparé ou atténué les fautes esthétiques de l'urbanisme. En effet, dans les quartiers nouveaux ou lors du travail de suture appelé par les percements opérés dans la ville ancienne, elle a su conserver – louable exemple, presque unique en Italie – un caractère sobre et serein, conforme à la tradition mais qu'on peut qualifier d'ultramoderne par sa simplicité et la prédominance des murs lisses, sans décorations superflues ; et la logique du contexte, comme nous l'avons déjà indiqué ailleurs, n'en a pas été trop bousculée.

Mais plus heureusement encore pour le destin de l'Italie et de Florence, le « séjour » de la capitale n'a pas duré longtemps, et la ville a pu reprendre sa vie pacifique sans que la « zone sacrée » subisse d'autres dommages, sans destruction de villas ni implantation de lotissements dans les belles vallées « peuplées de maisons et d'oliveraies ». C'est ainsi que les environs de Florence, plus que ceux d'aucune autre ville, ont conservé leur merveilleux aspect champêtre. Les pentes de Fiesole et de Settignano et celles qui s'étendent du Viale dei Colli jusqu'aux hauteurs d'Arcetri n'ont rien perdu de leur verte beauté, ravivée par la construction de villas bien greffée sur l'aménagement préexistant.

Les principales extensions de la ville ont été un centre industriel au nord et des quartiers de petits pavillons en bandes, plutôt médiocres, à dire vrai, surtout à l'est. Ces zones sont reliées à la ville par des lignes de tramway, dont le rythme lent et paisible correspond à la vie assez peu intense de la ville.

Les problèmes urbanistiques de taille ne manquent pas à Florence, et je ne saurais moi-même les préciser tous ; mais le grand décentrement obtenu grâce aux constructions nouvelles a empêché ces problèmes de devenir trop graves, à la différence de la concentration qui étouffe tant d'autres villes.

Il est urgent, avant tout, de bien coordonner le plan régional, car les voies de communication avec les nombreux centres proches ou lointains, très peuplés, sont mal raccordées à la ville, qu'elles sont contraintes de traverser alors qu'elles devraient passer par des nœuds périphériques d'approvisionnement et de trafic ; tout le système des communications s'en trouve bouleversé. Il est, par exemple, indispensable de raccorder la Via Pisana à la couronne d'avenues extérieures, de façon plus directe et plus commode que par l'actuel pont suspendu.

De même, les raccordements qui partent de la gare centrale devraient faire l'objet d'une étude d'aménagement à grande échelle, rompant avec les projets d'adap-

tation restreints qui semblent prévaloir : je veux parler des raccordements avec la Piazza dell'Unità et la Piazza di Santa Maria Novella, conduisant vers la partie centrale de Florence, avec le Viale Filippo Strozzi, menant à la ceinture d'avenues ; et enfin, à l'est, avec la zone immédiatement en aval du cours urbain de l'Arno.

Viendront ensuite les aménagements locaux, en particulier ceux des quartiers San Frediano et Santa Croce, qu'il faut réaliser par éclaircissage, sans faire obstacle à la mise en valeur des éléments singuliers par le percement de voies de grande circulation, en insérant le moins possible de constructions nouvelles et sans modifier le contexte. Pour ce qui est de l'aménagement des voies de communication, il serait vraiment souhaitable que toute la partie centrale de Florence soit débarrassée des tramways, qui devraient être remplacés, comme on l'a fait à Rome, par des lignes d'autobus. Mais nous sortons ici des vastes problèmes de la structure générale des villes pour entrer dans ceux, non moins importants mais d'une autre nature, propres à chaque zone et à chaque voie en particulier. [...]

Cagliari

Le site de Cagliari est singulier, avec le quartier ancien du château, isolé sur une haute colline escarpée, avec le quartier de la Marina, qui descend jusqu'au port, limité sur les côtés par deux grandes rues transversales en pente, avec les nouveaux terrains gagnés sur la mer par la bonification des étangs de Bonaria et de San Gilla, et enfin avec la belle couronne verte d'avenues et de jardins sur les collines. La nature et l'histoire ont fixé dans ses grandes lignes le développement de Cagliari, et c'est le grand mérite de l'administration municipale de les avoir

clairement perçues, en définissant d'une main sûre le programme du concours : dans la région située à l'ouest et au nord-ouest de la ville, c'est-à-dire entre l'étang de San Gilla et l'avenue de Sant'Arendrace, et derrière la colline d'Is Mirrionis, devront s'installer la zone industrielle et le port franc ; les deux principaux quartiers concernés par le développement sont ceux de l'Est, au pied de la colline de Bonaria, et du Nord-Est, dans la grande vallée adjacente au quartier de Villanova, située entre la ville existante et la colline dite Monte Urpino, et appelée à devenir un parc ouvert au public. Il en résultera, à l'intérieur de la ville, quelques aménagements de faible ampleur pour renforcer l'axe de la Via Mannu, réhabiliter le quartier de la Marina, faciliter l'accès au château et donner le maximum d'efficacité à la greffe du nouveau sur l'ancien. Ces idées ont été mises en œuvre avec un sens admirable de la prospective et du tracé dans le projet vainqueur, dû au groupe des urbanistes de Rome[10].

Pise

A Pise, l'avis de concours lui-même proposait un programme plein de sagesse qui constitue presque une leçon d'urbanisme, en particulier sur deux points essentiels que je rapporte ici :

« 1. Dans l'ancien noyau urbain, si riche en éléments monumentaux et doté d'un caractère architectural et urbain accusé jusque dans ses tissus les plus modestes, il faut éviter autant que possible les transformations et les

10. Voir, sur ce point, le compte rendu paru dans la revue *Architettura ed arti decorative*, novembre 1930. Les auteurs du projet sélectionné sont les architectes Piccinato, Cancellotti, Lenzi, Scalpelli, Montuori et les ingénieurs Fuselli, Lavagnino, Nicolosi, Valle.

éventrements qui, avec la destruction des tissus anciens et les nouvelles constructions qui les remplacent, porteraient une grave atteinte aux dimensions artistiques et contextuelles ; il s'agit seulement de procéder à quelques élargissements et éclaircissages dans les lieux, peu nombreux, qui appellent une réhabilitation sanitaire et sociale et qui, par ailleurs, ne présentent pas de véritable importance artistique. On ne doit pas exclure que certaines de ces interventions isolées puissent également servir, en leur associant éventuellement des travaux de restauration et de dégagement, à mettre en valeur et à faire découvrir d'anciens édifices dissimulés à la vue.

« 2. Pour la même raison fondamentale, c'est-à-dire pour ne pas créer de conditions susceptibles d'altérer, directement ou indirectement, le caractère historique et artistique de la ville ancienne, il apparaît indispensable d'étudier de manière organique tout le système des communications internes et externes, afin de ne pas augmenter, mais au contraire de diminuer le trafic dans la zone interne, en développant convenablement les secteurs périphériques, reliés entre eux par des artères extérieures qui séparent les divers types de circulation. On suggère, en particulier, le percement d'une avenue à l'extérieur des murs de la ville (dont la conservation s'impose). A cette voie périphérique de contournement ou de rocade, on pourrait raccorder les voies internes en pratiquant, là où ce sera nécessaire, des ouvertures en arc dans les murs d'enceinte. »

Le programme du concours réclame ensuite l'étude d'un plan régional en se référant aux conventions déjà existantes ; mais il observe avec pertinence que lorsque les intérêts majeurs de la ville sont en jeu, ces conventions ne doivent pas être considérées comme des contraintes inviolables.

Comme il arrive toujours lorsque le programme d'un concours se fonde sur des concepts bien étudiés et ne vise que l'équité et l'intérêt public, les résultats de ce concours-ci ont été excellents et les très nombreux pro-

jets présentés ont founi une ample moisson d'idées, trop grandioses parfois, mais très judicieuses. Le projet primé[11] comporte une vraie trouvaille, consistant à limiter le développement extérieur essentiellement à deux nouveaux quartiers : l'un sur la rive droite de l'Arno, en amont de la ville, devant être raccordé au secteur de la gare par un nouveau pont dans le prolongement de la Via Giovanni Pisano ; l'autre au sud de la gare, jouxtant la zone industrielle et le canal navigable, de manière à empêcher, par des parcs et des terrains de sport, la construction dans la zone nord, au débouché de la Porta a Lucca, près des murs entourant le merveilleux ensemble monumental de la cathédrale. On est ainsi parvenu à ne pas surcharger davantage la voie traversante existante qui passe par le Borgo Stretto et le Ponte di Mezzo, et qui est aujourd'hui la seule artère congestionnée dans la ville du silence. Ce projet a proposé diverses autres dispositions permettant d'améliorer la circulation intérieure et d'éclaircir le tissu ancien grâce à des démolitions limitées et localisées avec précision. L'application de ces principes sains et équilibrés dans un projet concret, qui entend guider avec discrétion et sans excès, est plus instructive que tout un traité.

En plus des réussites récentes de Cagliari et de Pise, on pourrait mentionner les résultats des concours pour Brescia, Arezzo, Bolzano, Foggia, Catane, et surtout le plan régulateur par Piacentini de la nouvelle Bergame. Il s'agit, on l'a vu, du premier cas, parfaitement réussi, de transfert délibéré d'un centre urbain sur un site préparé de façon organique, à l'issue d'un accord harmonieux entre urbanisme et architecture (voir [fig. 28] le plan d'une partie de la nouvelle Bergame). [...]

11. Dû aux jeunes architectes Petrucci, Tufaroli, Susini, Paniconi et Pediconi.

Chapitre IX

L'aménagement interne des quartiers anciens : les voies traversantes

L'exposé qui précède pourrait laisser croire qu'il ne faut, selon nous, rien changer dans le noyau ancien de la ville, ce qui est bien éloigné de la vérité. Si nous avons accordé une grande importance aux arguments contre les éventrements systématiques, et si nous avons voulu remplacer les solutions mesquines et fallacieuses consistant à transformer le centre ancien par l'idée bien plus ambitieuse de transformer la ville en un nouvel organisme, c'est parce que le danger le plus immédiat et le plus grave réside dans ces erreurs, que favorisent le fonctionnement de nos lois obsolètes, les vues périmées de l'administration et l'intérêt des spéculateurs. Mais les problèmes posés par les zones internes sont, eux aussi, très aigus, même quand elles échappent aux conceptions révolues de la rhétorique constructive, quand elles ne sont confrontées ni aux réalités de la grande circulation, ni au changement d'échelle des structures financières, et quand l'hygiène et les questions sociales y retrouvent leurs dimensions originelles. Ces problèmes s'annoncent d'autant plus complexes et délicats qu'ils ne peuvent être résolus en quelques traits de crayon et à coups de pioche, mais requièrent une connaissance parfaite et une profonde intuition de l'esprit de la ville, une préparation minutieuse et un bon échelonnement des travaux.

Il n'est pas rare que les mesures prises pour dévier le trafic et décongestionner le centre soient prévues trop tard, quand le développement de la ville empêche l'ap-

plication intégrale de toute solution type (déplacement du centre ou création d'un anneau). Parfois le plan et le relief même de la ville, comme à Naples, à Palerme ou à Gênes, excluent toute possibilité d'isoler et de laisser à l'écart les quartiers anciens. Il s'impose alors d'ouvrir des artères traversantes, strictement limitées au nécessaire, sans pour autant renoncer à prendre les mesures plus ambitieuses prévoyant le développement urbain à long terme.

Lorsque ces artères jouent un rôle essentiel pour canaliser les déplacements entre les deux parties opposées de la ville, elles doivent être d'une largeur considérable et comporter toutes les caractéristiques des voies de grande circulation. Tel est à Naples le cas du Corso Umberto (malgré son aboutissement fâcheux et incomplet à la Piazza San Ferdinando et son prolongement manqué vers les quartiers de l'Ouest), ou à Palerme celui de la Via Roma, récemment achevée et reliée à la gare centrale. A Gênes aussi, sans doute, il faudra tôt ou tard envisager la nécessité d'opérer une de ces percées douloureuses (une voie parallèle juxtaposée en contrebas de la Via Garibaldi, ou une autre entre la Piazza de' Ferrari et le port) pour permettre les communications entre l'est et l'ouest, aujourd'hui discontinues, irrégulières et étranglées.

Le plus souvent, les artères traversantes n'ont pas une importance capitale car elles sont les auxiliaires d'un système externe plus vaste, qui n'est déficient qu'en quelques endroits ; elles ne sont pas destinées à permettre les déplacements intenses d'un quartier à l'autre, mais des déplacements limités à un petit secteur ; elles peuvent aussi être disposées de façon à réduire la congestion dans certains carrefours difficiles.

Dans ce cas, il faut prendre une précaution qui à première vue pourrait sembler paradoxale : ne pas donner aux voies traversantes les tracés et les largeurs importantes qui conviendraient à des artères de grande circulation devant normalement être conçues en vue d'exigences très supérieures à celles d'aujourd'hui, mais leur

permettre seulement de répondre à la circulation locale, qu'elles doivent laisser s'écouler en la filtrant, pour ainsi dire, et en créant une résistance contre tout accroissement ultérieur.

Expliquons ce parti et établissons une loi inspirée, comme toujours en matière de trafic urbain, des principes de l'hydraulique appliqués aux conduites ou aux canaux. Notre artère nouvelle n'est pas l'unique moyen de traverser la ville, mais elle fait partie intégrante d'un tout autre système de communications, plus ou moins vaste et parfait, au sein duquel elle répond à une fin bien précise et localisée, comme de desservir un petit secteur interne déterminé. Il convient donc de ne pas outrepasser cette fin, et que la moindre longueur du trajet sur cette artère n'attire pas le mouvement qui devrait être acheminé par d'autres voies externes ; en pareil cas la progression de ce trafic provoquerait le déséquilibre habituel déjà signalé. C'est pourquoi il est nécessaire qu'une résistance à l'écoulement rende la traversée directe malaisée et lente lorsque le trafic augmente, comme c'est le cas dans un système complexe de canalisations quand, en calibrant leur diamètre et parfois en créant des goulets d'étranglement en certains points des tuyaux, on distribue équitablement le flux qui doit les emprunter ; de même, dans les circuits électriques, leur juste distribution s'obtient en faisant varier la section des fils et au moyen de rhéophores. [...]

Prenons pour exemple théorique élémentaire une artère traversante AB [fig. 44] qui correspond au diamètre d'un boulevard circulaire *(Ring)* et dont la longueur sera évidemment égale à celle d'un demi-cercle égal à p/2 = l, c'est-à-dire environ 1,57. Si le retard

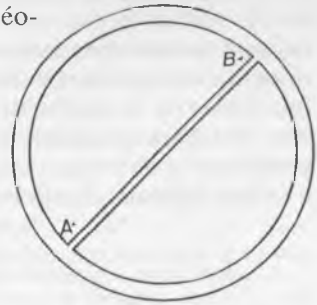


Fig. 44

dû à la réduction de la vitesse est du même ordre ou, en d'autres termes, si l'encombrement produit une vitesse de 1/1,57 = 0,64 par rapport à celle du boulevard annulaire, l'avantage qu'il y aura à emprunter cette artère se limitera au seuil indiqué et la traversée n'aura d'intérêt que pour ceux qui doivent absolument se rendre dans la zone centrale.

La solution consistant à créer des artères traversantes de largeur limitée et au tracé tortueux, courbe ou irrégulier répond également aux autres critères, sur lesquels nous allons maintenant revenir, concernant la topographie et le caractère artistique de la ville[1]. Cette solution permet de s'adapter, d'une façon ni trop artificielle ni trop rigide, au plan existant et elle donne à la traversante une variété de cheminements, tout en limitant la hauteur des bâtiments nouveaux qui s'élèveront sur ses rives ; dans le cas contraire, ces derniers, par leurs dimensions et leurs masses gigantesques, s'opposeraient au style urbain dont résulte le tissu de la ville, emprisonnant et étouffant les quartiers situés derrière, comme ce fut le cas pour le Rettifilo de Naples.

Parfois, à vrai dire, un doute peut se présenter quant à l'opportunité d'adopter l'une ou l'autre solution : soit la très grande artère qui rassemble et achemine tout le mouvement dans une seule direction (quand l'expédient des voies extérieures paraît inutile ou peu efficace), soit la petite voie traversante « calibrée » de façon à laisser toute leur efficacité aux autres dispositions concernant la circulation. La décision est alors une question de probabilités, et surtout d'évaluation des obstacles qui conditionnent déjà la résolution du problème.

Ainsi, à Rome, une des dernières propositions d'amé-

1. L'application la plus caractéristique des idées exposées ici a été faite à Venise, dans les discussions sur l'opportunité de séparer les divers genres de trafic et sur le type de voies d'eau proposé pour relier la gare à la Ca' Foscari par le Grand Canal.

nagement interne, connue sous le nom de *Burbera*[2], visait à percer deux grandes artères, pour ainsi dire un *cardo* et un *decumanus* : la première du nord au sud, parallèlement au Corso, et l'autre d'ouest en est, reliant le pont Umberto à la Via Veneto et à la gare de terminus. Ces deux voies auraient dû représenter les grands collecteurs de la circulation dans les deux sens, tout en laissant de côté le véritable cœur de la ville ancienne, constitué par les quartiers de Ponte, Stazione, Regola, Sant'Eustachio, Colonna, etc., et elles auraient dû soulager immédiatement les voies proches (Corso Umberto, Via Due Macelli, Tritone, Via dei Condotti, etc.).

A cette solution la commission qui vient d'achever l'étude du plan régulateur de Rome a préféré celle des petites artères multiples dans les deux directions, c'est-à-dire la capillarité plutôt que la concentration ; chacune de ces deux solutions présente des avantages et des inconvénients, et la seule façon de les évaluer avec précision aurait été de pouvoir connaître avec exactitude leurs conséquences.

Tout cela montre à quel point les problèmes posés par la traversée d'une ville sont difficiles, délicats, complexes, parfois impondérables ; ils ne peuvent être résolus à coup d'impulsions irréfléchies et de grandes phrases, mais appellent une étude patiente et méthodique, fondée sur l'observation et sur des prévisions coordonnées.

Voici encore d'autres principes concernant cette question aux multiples facettes, et d'autres précautions à prendre :

1. Il faut que le tracé de la traversante, qu'elle soit ample ou modeste, possède une continuité et réponde à une fonction cinématique précise. L'inverse s'est, en revanche, presque toujours passé.

Tant qu'il s'est agi d'opérer des percées dans le noyau

2. Voir *Rivista italiana di edilizia e lavori pubblici*, 21 avril 1930, et *Rassegna di architettura*, février 1930.

ancien, les nouveaux édiles n'ont presque jamais eu de doutes, sinon face à de graves obstacles ponctuels ; mais pour ce qui est de la coordination des artères traversantes avec les tracés externes des quartiers en expansion, ils se sont montrés indécis et timides. Il s'agissait cette fois, en effet, de pratiquer des incisions dans la zone de ceinture, qui constitue, en fait, l'obstacle principal à toute expansion urbaine, celle des quartiers récents, avec leurs énormes bâtisses et leurs voies insuffisantes, où l'imprévoyance va de pair avec la banalité de la forme ; c'est là que les difficultés financières étaient les plus sérieuses et que la crainte d'en faire trop et de se montrer trop audacieux a prévalu.

C'est pourquoi, bien souvent, certains tronçons des voies internes sont restés obstrués ou sans aboutissement précis, tels des éléments indépendants d'un aménagement dont l'objectif principal n'était pas l'établissement d'un système de circulation. Nous avons déjà cité les exemples de ces voies unipolaires à Rome (Via Cavour, Via Nazionale, Corso Vittorio Emanuele), à Bologne (Via Rizzoli), à Naples (Corso Umberto et Via Sanfelice), etc. Parfois aussi, l'étranglement ou l'obstacle qui coupent la voie en question de toute possibilité de prolongation ou de liaison avec les circuits extérieurs sont intervenus, ce qui paraît incroyable, *après* son percement, comme à Naples avec la construction de la galerie en face du théâtre San Carlo, et à Rome avec la gare du Trastevere, qui barre l'accès vers le Viale del Re. [...]

2. Il faut que les artères traversantes correspondent à la ligne de moindre résistance sous tous les aspects urbanistiques, mais en particulier en ce qui concerne le financement ainsi que la dimension historique et artistique.

Sans vouloir donner une règle fixe, plutôt que d'élargir une voie existante, il est souvent préférable d'emprunter une voie nouvelle passant au milieu des îlots. La voie existante possède déjà son économie, alors que la voie nouvelle, qui passe au milieu des anciennes cours, crée une économie nouvelle, imprévue, permettant une

véritable utilisation avec un minimum de destructions. On réduira ainsi les occasions d'endommager ou de détruire des édifices précieux et des contextes intéressants, de modifier les conditions selon lesquelles sont perçus les ouvrages conçus pour des espaces étroits, de pratiquer de larges ouvertures dans des places intimes impropres à devenir des places de grande circulation. On ne risquera pas la confrontation, souvent intolérable, entre l'ancienne manière de construire, qui subsiste d'un côté de la voie, et les constructions modernes qui se développent de l'autre. En outre, un avantage pratique non négligeable est fourni par la possibilité d'exécuter les travaux tout en maintenant la rue existante en service.

On arrive ainsi à la conception de voies parallèles, auxiliaires des voies existantes. La discipline moderne de la circulation peut donner à cette solution une importance tout à fait nouvelle, sans précédent. Il s'agit de disposer des voies diverses, proches les unes des autres et suivant un parcours analogue, et d'attribuer à chacune une fonction différente quant au sens du trafic (sens unique dans des directions opposées) ou quant au type de trafic (lourd dans l'une, rapide dans l'autre, éventuellement une troisième réservée aux vélocipèdes, en séparant surtout des autres voies les lignes de tramways ; ces derniers sont d'autant plus efficaces et moins gênants qu'ils possèdent leur site propre).

De cette manière, une série de petites voies peut s'avérer plus utile qu'une seule voie gigantesque ; parfois, cette juste distribution du trafic suffit à résoudre, de façon inattendue, le problème de la circulation dans les rues anciennes, sans qu'il faille opérer de nouveaux percements.

Dans certains cas particuliers, la ligne de moindre résistance pour un tracé interne peut être trouvée en couvrant des cours d'eau. Ainsi, à Bruxelles, les boulevards qui aboutissent place de Brouckère ont emprunté le cours de la Senne, canalisée et couverte par de grandes voûtes. [...]

La traversante peut aussi être souterraine, et c'est la solution dans les villes de collines. Rome et Naples, avec leurs tunnels situés respectivement sous le Quirinal et sous le Monte Echia, présentent des exemples typiques de cas où il s'agit de franchir des collines ou des contreforts transversaux pour relier deux zones de la ville. A Gênes, en revanche, les tunnels situés entre la Zecca et la Piazza Corvetto ont sauvé le centre de l'invasion des tramways.

En général, la création de voies souterraines pour désengorger les voies de surface est d'une utilité évidente en ce qui concerne les lignes de tramway : elle répond de façon relativement économique et facile à réaliser à la conception dont les chemins de fer métropolitains constituent l'application la plus développée, mais aussi la plus compliquée et la plus coûteuse[3]. Pour les autres voies de communication, les jugements peuvent varier. On peut dire de façon générale que les conducteurs de voitures, et plus encore les piétons, éprouvent une certaine répugnance à emprunter des galeries souterraines, monotones, étouffantes, privées de l'attrait qu'offrent les magasins et le mobilier urbain, dès lors que leur longueur dépasse 300 ou 400 mètres. [...]

3. Une autre règle à respecter pour les voies transversales nouvelles pratiquées en tissu ancien est de suivre la *fibre* du quartier, le style de construction planimétrique de la ville, au lieu de croiser artificiellement le tracé nouveau et les voies longitudinales et transversales déjà existantes. On évite ainsi les croisements brutaux et irrationnels, non orthogonaux, ainsi que la division des îlots en blocs irréguliers et mal utilisables, tout en respectant le type et le caractère de la ville et en créant des conditions quasi naturelles pour la conservation de nombreux édifices anciens parmi les plus intéressants, qu'une orientation différente viendrait mutiler.

3. Voir Portaluppi et Semenza, *Milano com'è e come sarà*, Milan-Rome, 1927, chap. V ; « Comitato tecnico per la metropolitana di Roma », *Relazione generale*, Rome, 1928.

Naturellement, ce principe conduit à exclure le parti de voies nouvelles strictement rectilignes ; mais tant mieux si le tracé est curviligne, sans sinuosités trop accusées, et si de temps à autre son axe est dévié pour céder la place à un monument ou à une perspective, ou pour se raccorder à une petite place ou à une allée.

A Milan, la création relativement récente de la place de la cathédrale et de la Via Carlo Alberto, oblique par rapport à l'orientation de la cité romaine (dont le schéma topographique constitue encore un exemple typique de la *persistance du plan*), montre clairement les inconvénients d'une superposition brutale faisant obstacle à tous les projets modernes qui veulent s'y greffer. A Naples, le Corso Umberto présente des défauts tout aussi graves ; comme nous l'avons dit plus haut, une telle artère était indispensable, et le défaut de sa conception est de n'avoir pris en compte ni son aboutissement, ni son prolongement (alors qu'il aurait été souhaitable qu'elle communiquât avec la zone centrale du port). Si, au lieu d'être rectiligne, elle avait été conçue pour former une large courbe infléchie en direction du quartier du Marché pour se raccorder ensuite directement à la voie de corniche et à la Via di Chiaia élargie, non seulement elle aurait mieux répondu à son objectif, mais elle n'aurait pas créé un contraste irrémédiable avec le caractère des quartiers anciens demeurés enfermés et étouffés dans les zones situées à l'arrière. La figure 45 offre un exemple de la solution indiquée, où le tracé curviligne qui traverse le quartier du Marché est représenté à côté du tracé rectiligne qui a été retenu.

A Rome, le Corso Vittorio Emanuele et la Via Arenula, qui sont des voies à bien des égards déficientes quant au fonctionnement de la circulation, ont été en revanche génialement tracés, du point de vue qui nous intéresse ici : l'harmonie de leurs incurvations et la diversité de leurs cheminements leur permettent de s'intégrer au réseau existant et d'obtenir une série d'effets qui changent et se renouvellent tout au long du parcours, en res-

Fig. 45 : Naples, esquisse d'une artère traversante curviligne remplaçant le Rettifilo (le tracé de cette artère et des voies connexes est indiqué en pointillé).

pectant les édifices monumentaux et en les utilisant pour donner de la noblesse à la voie. On pourra discuter (comme nous l'avons fait ailleurs) pour savoir si ces avantages offerts par le contraste entre l'ancien et le nouveau l'emportent sur les défauts, qui ne manquent pas ; mais il est certain que le tronçon du Corso Vittorio Emanuele, entre la Via del Gesù et la Chiesa Nuova, est l'un des plus beaux d'Italie ; de même, l'aboutissement de la Via Arenula sur le pont Garibaldi et son prolongement à travers le Trastevere par le Viale del Re, avec le

léger coude occasionné par la tour des Anguillara, qui mord sur son axe, sont excellemment disposés et composent un tableau vraiment magnifique.

Dans le vieux Bruxelles, la rue Maquet et les rues avoisinantes offrent des exemples typiques de parcours curvilignes. A Nuremberg, qui a su admirablement conserver son caractère malgré le développement fébrile d'une ville industrielle en progrès rapide, les voies traversantes ne manquent pas, qui semblent pourtant avoir toujours existé ; dans la Luitpoldstrasse, le système d'alignement

irrégulier des façades qui caractérise le type du tissu ancien a été maintenu pour les nouvelles constructions et contribue à l'effet de groupement spontané.

L'un des plus violents conflits entre les deux conceptions – celle de la superposition brutale et celle de l'adaptation à un plan ancien – a éclaté au cours des dernières années à Bologne, à propos de la Via Rizzoli.

Le projet présenté, en association avec Pontoni, par Rubbiani[4] [fig. 46], et que l'on peut considérer comme le testament urbanistique de cet éminent chercheur qui a tant fait pour ranimer les vestiges artistiques de Bologne, proposait, au lieu du boulevard rectiligne, large, vulgaire, désastreux pour l'équilibre esthétique de la partie centrale de la ville et sans aboutissement logique, une voie au cheminement irrégulier entre la Piazza del Nettuno et la Piazza di Porta Ravegnana. Grâce à l'intégration de différentes rues existantes (comme la Via degli Orefici et la Via Caprarie) et grâce à quelques démolitions çà et là, cette artère nouvelle aurait entamé son parcours derrière le palais du podestat pour aboutir à la zone des Tours en déroulant une série d'effets pittoresques. C'était là une grande œuvre d'art, témoignant d'un amour savant pour cette ville glorieuse, mais qui n'a pas été retenue ; la géométrie vulgaire l'a supplantée et a semé sur son chemin inexorable de nouvelles ruines, détruisant trois petites tours (la Riccadonna, l'Artenisia et la Guidozagni) qui entouraient les trois plus grandes, et altérant le contexte de deux admirables places, séparées l'une de l'autre : la Piazza della Mercanzia et la Piazza di Porta Ravegnana. L'ultime bataille pour le sauvetage de ce dernier lambeau a été perdue, comme l'avait été la première. Les invectives féroces de Gabriele D'Annunzio[5] n'ont pas suffi à la défendre contre le mercantilisme, ni davantage

4. Voir A. Rubbiani et G. Pontoni, *Progetto di una via tra la piazza centrale e le torri*, Bologne, 1910.

5. Voir *supra*, chapitre V.

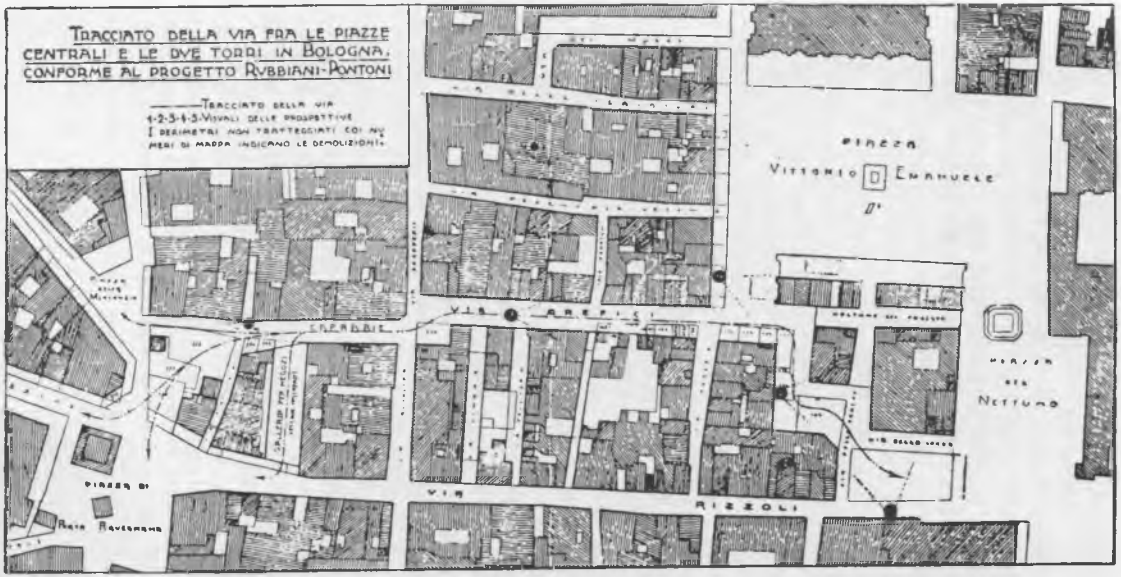


Fig. 46 : Bologne, projet Rubbiani-Pontoni
pour l'aménagement de la zone des places centrales et des tours.

les projets géniaux de Marcello Piacentini[6] qui auraient rendu un rythme à la Via Rizzoli et conservé les tours en les faisant participer à la vie et à l'animation du nouveau bâtiment situé dans le dernier îlot de cette rue.

D'autres projets, du même type que celui de Rubbiani, ont été conçus dans plusieurs villes d'Italie. [...]

4. Une règle permettant d'harmoniser le schéma urbanistique et la structure architecturale consiste à veiller à ne pas trop modifier le type des volumes et le caractère du tissu. Quand, dans la répartition des parcelles, le difficile travail de remembrement donne naissance à de grands îlots rectangulaires tous identiques, il n'est guère possible d'éviter le type des immeubles gigantesques et monotones si chers à la spéculation moderne dans les grandes villes, « masses hostiles à l'esthétique comme à l'éthique de la vie ultramoderne et dues à la résistance désespérée de l'affairisme pour préserver ses intérêts financiers[7] », selon les termes de Rubbiani. Ces immeubles constituent une irréparable fausse note partout où ils voisinent avec le type, varié et découpé, des petites habitations. En pareil cas, il faut qu'en revendant les parcelles on veille à leur fractionnement et qu'on impose des servitudes aux acquéreurs, allant parfois même jusqu'à définir non pas l'architecture, mais le profil final des différentes façades.

Nous retrouvons ainsi le thème du contextualisme déjà traité précédemment, avec les exemples désormais classiques de la Grand-Place de Bruxelles, préservée avec toutes ses particularités grâce à des normes *non ædificandi*[8], et des rénovations discrètes comme celles de la

6. M. Piacentini, *Per la restaurazione del centro di Bologna*, Rome, 1917 ; voir aussi sur cette question G. Del Vecchio, *Per le torri di Bologna*, Milan, 1917.

7. A. Rubbiani, *op. cit.*

8. Pour les édifices qui entourent l'hôtel de ville, le bourgmestre Ch. Buls a suivi le même système, qui consiste à imposer aux propriétaires l'obligation de conserver les façades grâce au paiement d'une redevance annuelle. En fonction de cette contribution, l'admi-

Königstrasse à Nuremberg ou de la Via Calzaiuoli à Florence, où l'on a su éviter, d'une part, la « momification » et l'imitation servile des formes anciennes et, d'autre part, l'introduction arbitraire de formes nouvelles sans lien avec leur contexte. Relèvent de la même problématique la question de la couleur des villes et celle du rôle à attribuer au matériau naturel qu'est la végétation.

Lorsque, récemment, il a été question d'élargir le Rio Piccolo à Venise ou lorsque, naguère, l'administration municipale a adopté le projet plus modeste, plus sage et plus opportun, de prolonger le Rio di Ca' Foscari jusqu'au début du Grand Canal (qui au fond n'est rien d'autre qu'une voie traversante), ceux qui comprennent et aiment cette ville – qui est tout entière, de Saint-Marc aux plus humbles demeures, un grand monument – ont surtout craint les reconstructions prévues sur les rives de ces voies d'eau ; et nous avons déjà mentionné la solution prévoyante approuvée par le Conseil supérieur des beaux-arts, conformément à un vote de l'Académie italienne, qui interdit toute construction vraiment nouvelle, à l'exception des seules zones où il s'agit de réencadrer les surfaces détruites, dont le reste doit être transformé en jardins. [...]

5. Le dernier point concernant la question des artères traversantes porte sur certaines solutions de moindre envergure, qui sont plus des expédients que les éléments d'une solution organique, mais qui n'en sont pas moins parfois d'une grande utilité. L'une d'entre elles consiste à ouvrir des portiques pour piétons sous les édifices.

Les portiques présentent un intérêt évident car ils laissent l'intégralité de la rue aux véhicules, réservant aux piétons leurs espaces couverts, commodes et tranquilles ;

---

nistration municipale, de son côté, prend directement en charge les travaux de réparation et de d'entretien nécessaires et intervient dans les contrats d'assurance des immeubles. La loi italienne donne à l'État des moyens bien plus draconiens pour la préservation du contexte ; c'est peut-être pourquoi ils sont moins efficaces.

il est superflu de rappeler que cette solution a été couramment adoptée dans la plupart des villes du nord de l'Italie, donnant à leurs rues un caractère très particulier[9]. Ce système peut s'appliquer aux édifices existants qui en sont dépourvus et augmenter ainsi la capacité des rues sans qu'on ait à modifier de façon significative leur tracé et l'architecture de leurs bâtiments ; il peut aussi trouver sa place dans des artères nouvelles, ainsi maintenues très étroites, afin de s'adapter à l'espace disponible et aux conditions contextuelles et de ne pas susciter de nouveaux édifices très élevés, tout en augmentant de façon pratique la largeur et donc la capacité de la voirie.

L'un des exemples les plus typiques où cette solution aurait permis de ne pas modifier en substance le tissu existant est celui de la Via Roma à Turin, dont nous avons déjà parlé : un tel système aurait mieux convenu au caractère de la ville que l'élargissement qui a été décrété.

Dans le même ordre d'idées, on mentionnera les interventions modestes qu'il faudrait étudier minutieusement dans toutes les villes anciennes pour supprimer les aspérités et les angles, remédier aux étranglements ponctuels, faciliter les embranchements et créer les espaces nécessaires au stationnement des véhicules, indirectement utiles à la circulation. Il s'agit là d'un patient travail de retouche pouvant s'avérer, comme nous l'avons dit, plus utile pour améliorer la circulation que les grands travaux, qui demeurent souvent à l'état de projet. Ce travail entre également dans le système de l'*éclaircissage urbain*, dont nous allons bientôt parler à propos de l'aménagement des zones internes des villes anciennes.

Sous un autre angle, en revanche, les portiques qui agrandissent la rue en la faisant pénétrer à l'intérieur des

9. Il est intéressant de constater que le système des rues couvertes par des portiques a été appliqué dans beaucoup de cités romaines, par exemple à Ostie, et qu'il est resté en vigueur à Rome durant tout le Moyen Age, jusqu'aux édits de Sixte IV décrétant qu'il fallait les murer pour des raisons d'ordre public.

édifices situés sur ses bords peuvent être considérés comme la première phase des travaux ultramodernes destinés à multiplier la surface d'une voie sur un seul et même site : trottoirs aériens pour piétons, avec les passerelles qui les relient de temps à autre en surplombant les voies ; doublement de la voirie par superposition des voies de surface et des voies souterraines ; dispositifs permettant de faire entrer chariots et camions encore plus profondément sous les bâtiments pour les opérations de chargement et de déchargement des marchés [10].

Dans quelques cas exceptionnels, ces moyens peuvent être utilement employés pour soulager la circulation en certains points, mais il faut prendre garde de ne pas se lancer dans les complications coûteuses, incommodes, horribles, devenues systématiques dans plusieurs villes d'Amérique du Nord, notamment à New York. Il faut insister sur l'idée que nos villes ne sont pas faites, à quelques exceptions ponctuelles près, pour fonctionner comme des usines ; elles doivent être sauvées grâce à une série de mesures prises à temps pour favoriser le développement de la ville de l'avenir, sans hypertrophier la vie de son noyau interne et aboutir progressivement aux maux et aux aménagements que les conceptions américaines erronées n'ont pas su éviter.

10. Voir les exemples que mentionne Dikansky, *La Ville moderne*, Paris, 1927, et notamment l'exemple new-yorkais de la 6e Avenue.

Chapitre X

La mise en valeur des noyaux internes : théorie de l'éclaircissage

Après avoir écarté de l'agglomération ancienne le trafic intense et les causes de congestion excessive grâce aux diverses mesures énumérées précédemment [...], il reste à résoudre les problèmes posés par les améliorations respectives des différents champs – hygiénique, social, parfois aussi esthétique et économique – du centre ancien, qui ne doivent plus être confondus avec ceux de la grande circulation au sein d'une seule fonction complexe et hybride, mais isolés et envisagés chacun pour soi directement, sans privilèges ni interférences.

Pour l'assainissement hygiénique, il faut réduire la densité de la population, faire entrer l'air et la lumière dans les quartiers qui en sont privés, combattre la saleté qui y prospère et qu'un coup de balai ne suffit pas à enlever. Pour l'amélioration des conditions sociales, il faut supprimer dans les zones centrales les taudis, les lupanars, les tavernes et les hôtels borgnes. Pour la progressive mise en valeur économique, ainsi que pour la mise en valeur esthétique, il faut dégager les éléments artistiques cachés, restaurer les autres, supprimer avec prudence les éléments amorphes, ouvrir des perspectives et faire renaître dans l'agglomération la beauté fraîche et saine de la végétation.

Tout cela doit être accompli « avec patience et amour », sans vouloir en faire trop et sans changer fondamentalement le type et l'ordre du quartier ; il faut pratiquer des interventions ponctuelles et non des aménage-

ments linéaires, procéder par petites touches locales et sans utiliser les grands moyens, en dégageant sans ajouter, en améliorant sans transformation radicale.

La solution qui permet d'atteindre cet objectif en conciliant les trois principes de l'aménagement – c'est-à-dire la circulation locale, l'aspect artistique local et les exigences de l'hygiène – est dans la plupart des cas l'aménagement par *éclaircissage*[1].

Cet aménagement se caractérise non par l'uniformité et la régularité des voies nouvelles, mais au contraire par leur irrégularité : on démolit ici ou là un bâtiment ou un groupe de maisons en créant à la place une placette pourvue d'un jardin, petit poumon dans le quartier ancien, puis la voie se rétrécit pour s'élargir bientôt de nouveau, introduisant de la variété dans le mouvement et associant des effets de contraste au type urbain originel, qui conservera ainsi intégralement son caractère artistique et contextuel. On y aura seulement introduit un rayon de soleil, ouvert quelques nouvelles perspectives et fait respirer les vieilles maisons trop rapprochées.

En d'autres termes, la méthode consiste à démolir sur de petites parcelles séparées, en laissant des espaces libres et en reconstruisant peu ou pas du tout, de façon à réduire au minimum l'introduction d'éléments nouveaux, presque toujours discordants par rapport aux anciens ; elle consiste à choisir les zones qui se prêtent le mieux à ces mises en valeur, sans préjugés en faveur de la régularité géométrique et de la largeur uniforme des voies, en

1. Cet exposé reprend la première étude que j'ai publiée sur ces questions (G. Giovannoni, « La teoria del diradamento edilizio », *Nuova Antologia*, 1er juillet 1913) [On trouvera des extraits de ce document en annexe *(NdT)*.], ainsi que mon rapport sur les travaux de la commission pour l'aménagement du quartier de la Renaissance à Rome *(Commissione per la sistemazione edilizia del quartiere del Rinascimento in Roma)*, publié par la municipalité de Rome en 1920. L'article de L. Piccinato, « Sistemazione delle città a carattere storico » (*Atti del congresso internazionale delle abitazioni e dei piani regolatori*, Rome, 1929), s'inspire de ces sources mais ne les cite pas.

démolissant les édifices absolument dépourvus d'intérêt et en ouvrant les îlots les plus denses et les plus sales ; elle consiste à mettre en valeur avec art les perspectives susceptibles de créer un cadre pour les monuments majeurs ou les groupes caractéristiques de petites constructions.

Les avantages hygiéniques et artistiques vont ainsi de pair, et les intérêts du développement futur ne dépassent ni ne menacent ceux du développement actuel. Il devient possible d'étendre à tout un vaste secteur les bienfaits de l'assainissement, sans les limiter à une rue ou une place : le caractère pittoresque dû aux articulations variées des édifices, aux contrastes des ombres et des lumières, n'est pas seulement préservé, il peut même être renforcé ; les conditions générales sont améliorées sans bouleversement radical de l'ordre économique, c'est-à-dire sans qu'on veuille transformer un quartier en ce qu'il ne pourra jamais être ; enfin, la réalisation de ces mises en valeur peut s'effectuer progressivement d'année en année grâce à des fonds régulièrement inscrits au budget municipal. [...]

Ainsi, autant l'étude complète de la ville considérée sous tous ses aspects est nécessaire pour prévoir les quartiers d'extension et les artères de grande circulation, autant cette étude doit être limitée et minutieuse pour l'aménagement des zones internes. Il faut avant tout déterminer, en se fondant sur une connaissance précise des données en tout genre concernant la rue et les édifices, l'art et l'histoire locale, quels sont les repères immuables, c'est-à-dire les édifices à caractères historique et artistique qui doivent être préservés, ainsi que les œuvres ou les groupes d'édifices dont il faut respecter le contexte. La possibilité de l'éclaircissage doit ensuite être envisagée en fonction de la quantité maximale de lumière et d'air qu'une démolition partielle peut apporter aux maisons avoisinantes, des effets de perspective qui en résulteront dans les nouveaux tableaux ainsi composés, et aussi en fonction de la circulation ; car parfois

de petites incisions qui créent des placettes à l'intersection de deux rues, qui suppriment la saillie de bâtiments gênants ou qui se bornent à atténuer un angle peuvent, comme nous l'avons déjà dit, être suffisantes pour rendre son équilibre à la circulation, congestionnée en un point. [...]

Cette œuvre, vaste ou modeste, d'assainissement et d'embellissement, autrement dit de requalifications hygiénique et artistique de tout un quartier, ne peut en aucun cas s'achever par le tracé et l'ouverture de rues ou de places, mais doit s'accompagner (en même temps que l'indispensable coordination entre conception urbanistique et activité constructive) de règles et de dispositions régissant la construction du secteur et favorisant la réhabilitation systématique des édifices, du double point de vue artistique et hygiénique : restaurations d'art et adaptations *non radicales* aux exigences modernes, souvent obtenues par l'éclaircissage et en pratiquant des ouvertures intérieures, avec le même souci de la mesure dont on a fait preuve pour l'aménagement de la rue. [...]

La construction nouvelle ne doit pas venir contredire les objectifs de l'aménagement adopté et les rendre vains. Le principe de l'éclaircissage qui inspire nos propositions a, pour dire vrai, réduit au minimum la construction véritablement et organiquement nouvelle, mais il ne l'a pas exclue et n'aurait pu le faire. Si, donc, devait prévaloir le principe du développement à outrance et de l'utilisation maximale, si (pour préciser davantage), quand la municipalité a ouvert les nouvelles placettes en démolissant des îlots ou des maisons individuelles, on laissait les propriétaires des édifices anciens ou nouveaux donnant sur ces places surélever les façades pour profiter égoïstement de l'espace et de la lumière, tous les bienfaits obtenus à force de dépenses et de travaux seraient perdus, car on empêcherait ces petites places d'exercer leur fonction d'aération des tissus adjacents et l'on détruirait le contexte artistique en augmentant la hauteur des constructions et en introduisant de nouveaux volumes et de nouvelles formes.

Le même raisonnement peut s'appliquer aux édifices qui demeureront sur les tronçons non élargis des voies existantes. Il reste encore miraculeusement, çà et là, de petites maisons basses d'un ou deux étages seulement et, à travers l'espace ainsi ouvert, un rayon de soleil pénètre jusqu'à la chaussée et la fait respirer ; mais si les petits immeubles sont surélevés, cette fenêtre se fermera et on aboutira au résultat exactement contraire à celui que recherche l'éclaircissage urbain.

C'est pourquoi, dans les espaces nouvellement ouverts ou dans ceux, nécessairement restreints, qui conserveront les conditions anciennes, toute augmentation du volume des bâtiments serait nuisible, ce qu'on pourrait exprimer par les formules suivantes : « mise en valeur interne et restauration des édifices, plutôt que surélévation et adjonction d'éléments extérieurs nouveaux » ; « baisse de la densité des constructions et de la population, plutôt qu'augmentation du volume des bâtiments ».

Comment pourrait-on, dans la pratique, atteindre ou approcher ces objectifs, en instituant cet ordre nouveau et en imposant quasiment, pour des raisons d'intérêt général, une servitude d'*altius non tollendi* [« hauteur limitée »] sur tout un quartier ?

La réponse n'est ni simple, ni unique, ni catégorique. Elle ne peut l'être que pour les constructions élevées sur les nouvelles placettes, où cette servitude peut facilement être imposée par la municipalité, qui en retirera des avantages économiques grâce à la plus-value acquise par les immeubles du fait de la mise en valeur du contexte local.

Dans le reste du secteur, on pourra efficacement s'appuyer sur un règlement d'urbanisme particulier, que l'on pourrait résumer en quelques dispositions spéciales. L'une consisterait à limiter à 12 mètres au maximum la hauteur des édifices situés sur des voies d'une largeur inférieure à 6 mètres ; une autre limiterait la hauteur des bâtiments d'angle situés entre une grande et une petite voie, de façon à empêcher qu'ils ne forment (comme c'est le cas lorsqu'on applique la législation actuellement

en vigueur) une orgueilleuse barrière, néfaste à l'esthétique comme à l'hygiène car elle isole et maintient dans l'ombre le tissu mineur du secteur. Dans le quartier ancien de Bari, où le système de l'éclaircissage est désormais pratiqué et a été accompagné par la création d'une artère traversante, il a été décidé avec sagesse que, même sur cette dernière, la hauteur des édifices nouveaux élevés sur ses parties élargies ne doit pas dépasser trois niveaux. Une autre disposition opportune prévue par le règlement spécifique de ce quartier interdit que la largeur d'une façade soit supérieure à celle de six fenêtres, de façon à conserver le type de la petite unité constructive.

Outre ces mesures de caractère général, toutes sortes d'autres dispositions particulières pourront être adoptées au cas par cas. Pour préserver la faible hauteur des petits édifices qui ouvrent, ici ou là, des brèches dans les voies, on pourra imposer des interdictions par des expropriations partielles d'utilité publique. Par ailleurs, pour empêcher l'altération de l'aspect et du volume des édifices à caractère artistique, dans les cas où la législation actuelle des Antiquités et des Beaux-Arts ne semble pas suffisante, on pourra établir des servitudes particulières analogues, par exemple, à celles par lesquelles la municipalité de Bruxelles a réussi à obtenir la préservation durable de la Grand-Place qui forme l'admirable contexte de l'hôtel de ville. Enfin, pour que la couleur des façades, qui est un élément aussi fondamental que la forme architecturale, conserve une tonalité en harmonie avec le caractère chromatique traditionnel de la ville, il suffira, sans recourir à des dispositions nouvelles, de veiller très scrupuleusement à l'application des articles que devrait comporter tout règlement d'urbanisme digne de ce nom ; par exemple, dans celui de Rome, l'article 82 porte sur la coloration des bâtiments situés dans des endroits importants et (suffirait-il d'ajouter) présentant une valeur contextuelle particulière.

Dans les constructions neuves, il faudrait exiger le plus grand respect à l'égard du contexte, ce qui coïncide avec

la plus grande simplicité des lignes architecturales. Quand on le peut, il faut reprendre les motifs qui appartiennent aux parties subsistantes d'un même édifice ; cependant, pour les éléments nouveaux, pas de façades pseudo-médiévales ni de façades « à la mode », pas d'ornements superfétatoires en stuc mais, le cas échéant, des encadrements de portes et de fenêtres en pierre. Si l'on ne parvient pas à créer un contexte artistique, il faudra recourir aux formes, simples et proches de nous, de la Renaissance ; la recherche de la couleur locale ne doit pas se manifester par des travestissements architecturaux mais à travers des éléments comme les balcons, les loggias, les types de balustrade, les jardinières, etc.

Il reste, pour finir, à traiter des différents genres de restauration applicables aux édifices. Ils relèvent de deux aspects, correspondant aux deux critères, hygiénique et artistique, qui ont orienté nos propositions d'aménagement urbain.

En ce qui concerne le premier, tout comme les espaces dégagés par l'éclaircissage doivent fournir air et lumière aux îlots, l'air et la lumière seront introduits dans les maisons grâce à une série d'aménagements à l'intérieur des îlots : ouverture de cours, espacement des édifices, écrêtement partiel d'étages surajoutés, réfection des escaliers, construction de latrines, assainissement structurel pour éliminer l'humidité et le salpêtre ; interdiction absolue d'habiter les rez-de-chaussée, dans ce qu'on appelle les *bassi*, sauf s'ils sont surélevés d'au moins 60 centimètres par rapport au niveau de la rue et s'ils répondent entièrement aux conditions requises par l'hygiène.

Il faut répéter inlassablement que l'assainissement des quartiers anciens est obtenu par l'assainissement interne des îlots mieux que par des travaux extérieurs, et que cet assainissement peut souvent être réalisé en faisant retrouver aux édifices et aux îlots des conditions proches de celles où ils se trouvaient à l'origine car, comme nous l'avons dit, l'habitat ancien avait son ordre,

sa logique, son hygiène, sa dignité propres ; si les rues étaient étroites, les maisons étaient presque toujours très basses, si bien que leur rapport était souvent meilleur que dans les rues des quartiers modernes et que l'habitation respirait à l'intérieur des cours et des jardins[2]. Seules la densification et la paupérisation progressives ont, parfois à une époque très récente, transformé ces conditions par l'occupation des espaces libres, la surélévation des édifices et l'augmentation par tous les moyens de la densité du bâti, qu'elle soit due au fractionnement de la propriété ou, au contraire, à son transfert à des sociétés de spéculation avides d'utiliser l'espace des quartiers centraux.

Certes, on est frappé, lorsqu'on jette un regard sur un plan parcellaire des quartiers anciens de Rome ou de Padoue, de Trieste ou de Bari, par le manque d'espaces libres intérieurs qui asphyxie les îlots, semblables à des individus aux alvéoles pulmonaires sclérosés et bouchés. D'où la nécessité de pratiquer de petites démolitions dans chaque îlot, plutôt que l'éventrement à grande échelle de quartiers entiers.

La figure 47 en montre un intéressant exemple : de vastes espaces ont été ouverts dans le tissu dense et serré des édifices existants, promouvant ainsi une amélioration significative de l'hygiène et permettant, sur le plan financier, de substituer la qualité à la quantité des logements. [...]

Quant à la dimension esthétique de la réhabilitation des édifices anciens qui ont possédé une dignité et une valeur artistiques dont ils conservent des vestiges pas trop fragmentaires, chacun peut voir l'intérêt du travail consistant à redonner leur aspect d'autrefois à tant de témoins du passé, non seulement à des fins mémoriales, mais aussi artistiques ; non seulement pour satisfaire

2. On peut en avoir facilement la preuve dans les nombreux plans ou perspectives de villes anciennes qui ont été conservés, et dont le recueil systématique serait du plus haut intérêt.

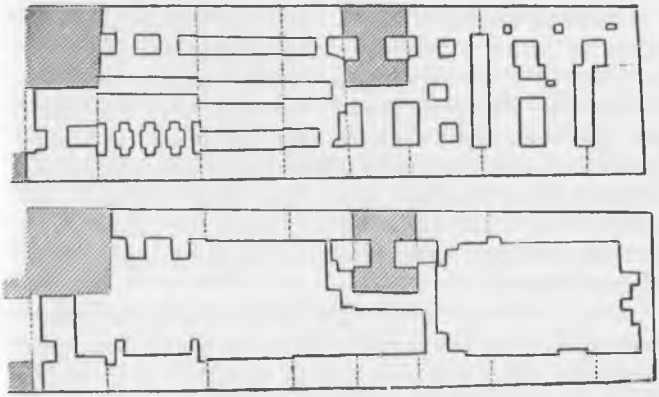


Fig. 47 : Rome, aménagement interne d'un groupe d'édifices de la Via Emanuele Filiberto, obtenu en démolissant des corps de bâtiments intérieurs et en réunissant des courettes pour former de grands jardins. Les schémas représentent la disposition des lieux avant et après l'aménagement.

l'érudition, mais pour donner une vision au peuple, pour contribuer à la formation d'une culture civile collective et d'un sens civique, au développement de ce sentiment traditionnel du génie italien qui a donné vie et beauté aux grands palais et aux humbles demeures de nos ancêtres. Supprimer les ajouts informes et superfétatoires, réparer et compléter les éléments endommagés ou manquants, libérer de leur maquillage blafard les décorations originelles, « purifier l'édifice de toutes les déformations qui sont une injure à son histoire et de tous les dommages causés par le temps[3] » : telle est la tâche qui se greffe directement sur les règlements d'urbanisme. En respectant les conditions contextuelles, ils rendent au quartier sa dignité et sa santé et permettent d'en voir et d'en apprécier la beauté déchue, de comprendre l'injure qu'on lui a faite en l'abandonnant.

3. A. Rubbiani, *Di Bologna riabbellita*, Rome, 1913, p. 27.

Les restaurations effectuées dans un but artistique et celles qui visent à rendre l'habitat salubre peuvent trouver place dans un même édifice sans s'opposer de façon irréductible. En effet, le plan des demeures anciennes était généralement à l'origine plus sain et plus rationnel qu'il ne l'est devenu après des siècles d'altérations : les ramener à leur type ancien est donc déjà un grand progrès vers un assainissement organique, et même aussi vers une utilisation pratique correspondant à de nouvelles destinations. [...]

Ainsi, à Bologne, grâce à des particuliers qui ont perçu l'importance des éléments de beauté contenus dans leurs demeures, grâce à un petit groupe d'artistes et d'érudits réunis autour d'Adolfo Rubbiani dans le Comité pour la Bologne artistique et historique, grâce enfin à la subtilité avec laquelle on a su tirer un parti artistique de l'ancienne tradition des embellissements qui accompagnaient les fêtes de quartier, toute une série d'œuvres admirables, devenues une masse amorphe au fil du temps, ont retrouvé la vie. Nombre de demeures bolonaises des XIIIe, XIVe et XVe siècles, celles des Ghislieri, des Fantuzzi, des Felicini, des Grassi, des Lupari, des Muzza, des Azzoguidi et de tant d'autres, noircies, adultérées et branlantes, ont refleuri le long des voies anciennes et évoquent de nouveau « la riante préciosité de Bologne au temps de la domination des Bentivoglio[4] » [...].

Il peut certes arriver que, dans des restaurations de ce genre, on se livre à une rénovation et à des nettoyages exagérés, en suivant les principes de l'école de Viollet-le-Duc, avec des suppressions et des ajouts excessifs destinés à donner à un édifice une unité de style. Mais lorsqu'il s'agit non pas des monuments majeurs, mais d'œuvres secondaires dont la valeur d'ensemble est supérieure à celle des bâtiments individuels, quand le sens de l'art et du contexte a prévalu, on peut bien transiger avec les principes inflexibles d'une restauration scientifique et

4. *Ibid.*

se réjouir du résultat lorsque l'œuvre collective se trouve réhabilitée après avoir été abandonnée.

Relèvent aussi de la restauration les travaux de dégagement partiel ou total de monuments cachés à la vue ou travestis. Autant nous avons combattu plus haut la conception consistant à isoler les monuments au milieu de grands espaces vides qui, loin de les mettre en valeur, en altèrent le contexte et en modifient les conditions primitives d'appréciation par des transformations qui ne sont que de maladroites falsifications, autant il nous paraît en revanche judicieux de chercher, avec prudence et sans exagération, à rétablir ces monuments dans des conditions visuelles semblables à celles de leur contexte ancien. On peut ainsi obtenir du point de vue de l'art d'excellents résultats (avec ou sans mesures d'éclaircissage urbain) en supprimant certaines superstructures informes ou certaines constructions qui masquent des formes conçues pour être vues de l'extérieur, en dégageant des espaces dont l'ampleur corresponde au style du tissu urbain, tout en évitant la reconstruction d'habitations spéculatives nouvelles. [...]

Parallèlement à la restauration des édifices, il faudrait procéder à l'embellissement des rues, en particulier du « mobilier » des places ainsi que des placettes nouvellement créées. Là où c'est possible, il faudrait y insérer des jardins, même réduits à quelques arbres, des parterres de fleurs et des fontaines. Il serait utile d'y disposer non pas les monuments commémoratifs qui, si souvent, rapetissent nos gloires nationales, mais les nombreux éléments rescapés des démolitions et des fouilles, qui sommeillent dans les entrepôts municipaux : édicules, fontaines, autels, inscriptions, armoiries, fragments d'architecture retrouveraient ainsi une providentielle fonction *ad ornamentum urbis*. Et les nouveaux petits espaces calmes et discrets rouverts dans l'agglomération en tireraient le caractère intime propre à l'ancien tissu urbain, qui imprimait un aspect particulier à chaque coin de rue par un témoignage d'art ou d'histoire.

Le réemploi de vestiges artistiques privés de leur emplacement primitif peut trouver, dans les anciens quartiers en cours de réhabilitation, de nombreuses autres applications[5]. Les portes, les fenêtres, les portiques et tant d'autres éléments architecturaux en pierre qui ont survécu aux destructions autrefois si fréquentes (ainsi, à Rome, on aurait pu reconstruire une ville magnifique après les réaménagements des soixante dernières années) sont condamnés à disparaître si on ne leur trouve pas une utilisation qui ne diffère pas trop de l'ancienne ; en les réemployant, on les sauve tout en conférant aux rues noblesse et caractère. Une petite inscription répondra à un légitime souci d'authenticité, en indiquant la provenance des œuvres et la date de leur introduction dans ce musée à ciel ouvert.

Mais revenons au système de l'éclaircissage. Une fois un quartier réhabilité [...], on peut se demander à quelle fonction sociale et urbanistique il devra être destiné.

La réponse est fournie par tous les secteurs des villes anciennes qui, au lieu de s'être dégradés, sont demeurés les centres d'une vie bourgeoise, modeste et tranquille [...] : tel est le cas d'une grande partie de l'ancienne Florence (épargnée par le cataclysme qui a ravagé le centre), de tant de beaux quartiers à Venise, à Sienne, à Bologne, à Ascoli et à Rome même [...], avec les quartiers situés au pied du Capitole, entre la Piazza Margana et la Piazza Campitelli, ou autour de la Via dell'Anima, de la Via delle Coppelle et de la Via Giulia. Ce ne sont pas des quartiers populaires, mais les habitations n'y sont pas luxueuses ; on y trouve des magasins et de petites fabriques, mais pas de centres d'affaires importants ; on y voit les demeures confortables d'une population tranquille qui ne veut pas s'éloigner du centre, voire de

5. Voir G. Giovannoni, « Reliquie d'arte disperse nella vecchia Roma », *Nuova Antologia*, 1er août 1908. Il faut se rappeler que le réemploi de marbres anciens était autrefois très fréquent ; partout, dans les villes italiennes, on voit des portes du XVe siècle qui ont été déplacées et parfois transformées au cours des siècles suivants.

familles nobles qui comprennent (comme le font de plus en plus de gens) qu'on vit bien mieux dans de grandes pièces et au-dessus des nobles cours d'un ancien palais restauré que dans les pavillons en papier mâché des zones périphériques, dont les murs sont trop minces, les chambres petites et basses, l'aspect médiocre ; sur les voies de passage, les magasins sont très fréquentés et la circulation des voitures est peu intense ; des associations culturelles et artistiques s'y installent et l'artisanat refleurit, lui aussi, sur le tronc ancien de la tradition. [...]

Dans la perspective d'une indispensable renaissance de l'artisanat italien, qui ne s'inscrit pas seulement dans notre tradition locale, mais constitue aussi un atout économique susceptible de revaloriser l'individualisme de nos ouvriers, l'intelligence artistique encore vivante chez notre peuple, il faut penser à créer des quartiers d'artisanat, concentrant les ateliers et les boutiques de chaque métier dans des secteurs de la ville respectivement choisis de façon à pouvoir être des centres tout à la fois de production et de commerce. Or aucun environnement ne s'y prête mieux que les noyaux anciens [...], proches du centre, dont parfois le nom même des rues rappelle qu'elles remplissaient autrefois une fonction analogue. Le problème de l'artisanat se greffe sur celui, plus général, de la transformation et de l'utilisation des anciens noyaux urbains.

Ces idées et ces propositions concernant la réutilisation des quartiers anciens montrent qu'il ne s'agit pas ici d'un rêve irréalisable, mais que nos conceptions ont une portée concrète et pratique, car la rentabilité financière conditionne leur réalisation. Certes, elle ne peut faire miroiter l'appât de gains immenses, à l'image de ceux que laisse attendre la transformation d'un quartier ancien en une grande *city* moderne ; il s'agit simplement d'obtenir du capital investi dans les modifications nécessaires un rendement sûr et progressif. La destruction est remplacée par un travail avisé d'adaptation, exactement comme, dans une plantation, le bon agriculteur procède

à de délicats travaux d'émondage et de greffe qui permettent aux vieilles plantes de bourgeonner à nouveau.

Mais après avoir justifié ces démarches du point de vue économique par l'augmentation du profit lié aux améliorations résultant des travaux entrepris, il reste encore à démontrer que, du point de vue architectural, l'organisme de l'édifice n'est pas inadapté à sa nouvelle fonction.

Cette démonstration n'est pas difficile si l'on songe que les mauvaises conditions dans lesquelles se trouvent les édifices anciens ne sont pas dues à une erreur de conception, mais aux détériorations successives, et si l'on fait appel aux nombreuses ressources de la technique architecturale moderne.

La mise en valeur de chaque immeuble peut être envisagée en termes de construction (renforcement statique d'éléments essentiels tels que les murs et les planchers), d'hygiène (éclairage et aération d'espaces intérieurs sombres, lutte contre l'humidité des murs et des sols, installation de w.-c. et de salles de bains, ainsi que des équipements correspondants), de confort et d'utilisation pratique liés aux conditions de vie modernes (autonomisation des pièces, amélioration des escaliers et facilités d'accès, etc.).

Avec une étude patiente et ingénieuse, ces améliorations peuvent s'avérer plus aisées qu'il n'y paraît à première vue. Il suffit souvent, en effet, soit d'introduire une courette ou un petit jardin intérieur dans un plan de parcelle, soit de dégager un espace intermédiaire obscur pour éclairer et aérer l'intérieur de la maison, en disposant tout autour de l'espace intérieur des entrées, des w.-c. et des salles de bains. Il suffit de réduire la profondeur d'une pièce pour dégager la place d'un ascenseur et de petites cabines téléphoniques. En injectant du ciment, on peut renforcer des murs fatigués et empêcher l'humidité de remonter du sol. Dans les galeries ouvertes, une cloison vitrée permet de concilier la préservation du caractère architectural avec nos habitudes frileuses. Les

techniques de construction fondées sur l'emploi du fer et du ciment armé permettent facilement de réaliser des coursives en saillie, de soutenir des parois au-dessus de portiques hardis, de disposer des murs et des cloisons en porte-à-faux en modifiant, si nécessaire, la distribution des différents étages. On obtient ainsi un édifice dont le type planimétrique est bien éloigné de celui des appartements modernes, que caractérise un sombre couloir central sur lequel ouvrent deux rangées de chambres toutes semblables, à droite et à gauche. Ce plan est ainsi plus agréable et sans doute aussi plus commode. [...] Dans la structure d'une ville, la monotonie excessive doit être remplacée par un rythme nouveau, et il en va de même pour un édifice. Tant mieux, alors, si ce rythme existe déjà et peut être retrouvé grâce à des travaux faciles à exécuter. [...]

La réhabilitation[6] ne s'achève pas avec la restructuration de l'organisme, mais se poursuit avec les travaux de finition et de décoration ; les divers types de planchers, de cloisons légères, de surfaces calorifuges et isolantes et les équipements variés qui constituent, pour ainsi dire, le système nerveux d'un bâtiment peuvent trouver des applications utiles dans une réhabilitation correcte des édifices anciens peut-être plus que dans les nouveaux : ces derniers portent toujours l'empreinte de la fabrication en série, alors que les premiers conservent, même incomplets, un caractère singulier qui les rend particulièrement propres à s'adapter aux besoins individuels.

Un préjugé courant veut qu'il soit plus pratique et plus économique de construire un édifice nouveau que de remettre en état un ancien. Cette idée est souvent bien loin de la vérité, si l'on substitue une recherche consciencieuse et méthodique à l'empirisme et à la paresse de certains professionnels, qui ne veulent pas se fatiguer à

6. On a choisi de traduire ainsi *l'opera di miglioramento*, littéralement : « le travail d'amélioration », qui correspond bien au processus de réhabilitation *(NdT)*.

trouver des solutions de détail et ne se soucient pas de suivre les progrès de la technique et de l'industrie contemporaines. Il est grand temps que naisse une catégorie de « spécialistes de la restauration » (que les sceptiques pourraient volontiers comparer aux techniciens des *maisons de beauté*[7]) dont la tâche complexe consisterait dans la réhabilitation esthétique, hygiénique et pratique des édifices « déchus » en vue de les adapter à de nouvelles fonctions vitales, non pas de façon radicale par des transformations absurdes, mais en respectant le type des édifices et en tirant des avantages économiques considérables de l'accord de leur nouvelle destination avec leur position centrale.

Dans les aménagements que nous venons d'évoquer, la difficulté principale concerne les moyens concrets dont disposent les administrations pour à la fois les réaliser et les promouvoir, en sollicitant et en encadrant l'activité des particuliers. [...]

L'administration municipale peut et doit prendre en charge la partie urbanistique de l'aménagement : entreprendre l'éclaircissage par étapes, veiller à l'amélioration de tous les services publics, préparer un règlement d'urbanisme particulier permettant de contrôler les travaux à venir et d'éviter qu'ils ne profitent, comme il arrive, à une minorité. Une de ses tâches essentielles est de veiller à la bonne marche de tous les services publics, notamment l'adduction d'eau et les égouts, ainsi qu'au nettoiement régulier et à la police de la voie publique ; ce qui apparaît comme un devoir élémentaire est cependant souvent négligé dans les quartiers anciens, qui restent livrés à la saleté et à l'abandon. L'administration municipale peut aussi mettre en place des aides financières pour les propriétaires qui améliorent et restaurent leurs immeubles. Ces aides peuvent être variées : exemption, pour une longue période, de la taxe foncière pour les édifices

7. En français dans le texte *(NdT)*.

restaurés ; exemption des taxes sur les matériaux de construction nécessaires aux travaux ; prix annuels (en espèces) décernés aux propriétaires ayant réalisé les meilleures restaurations. D'autre part, l'administration municipale peut aussi se donner une arme très efficace en déclarant inhabitables les bâtiments dont l'état sanitaire est trop mauvais. Elle peut enfin donner l'exemple d'une belle restauration des immeubles appartenant à la municipalité, afin d'éperonner et de guider les initiatives des particuliers.

On ne peut guère demander plus à une municipalité. Engager toute une stratégie de mise en valeur économique pour compenser les dépenses d'aménagement, construire dans des zones excentrées des logements modestes pour y transférer les habitants des quartiers anciens, stimuler et conseiller chaque propriétaire afin qu'il pourvoie à la restauration des immeubles en sa possession, se substituer à lui par des acquisitions ou des expropriations et effectuer les travaux de transformation, puis revendre les immeubles ainsi rénovés : voilà une série de tâches qu'aucun service municipal ne peut assumer et qui ne peut faire l'objet d'aucun financement public.

En matière de restauration il faut en outre, en général, se méfier des entreprises privées, qui constituent au contraire, dans le cas des constructions nouvelles, l'auxiliaire direct et l'exécutant naturel des projets. Elles ont trop intérêt à faire durer les travaux, elles sont trop tentées de faire plus que le nécessaire en récupérant à leur avantage l'initiative de la restauration, en ne retenant que ce qui leur apparaît financièrement rentable et en consacrant l'essentiel de leur énergie, sans autre règle que le profit, à promouvoir les reconstructions radicales, en particulier pour des édifices sans valeur d'art essentielle et qui paraissent donc devoir laisser une pleine liberté pour des constructions nouvelles, alors que, en raison même de leur participation au contexte et de la proximité qu'ils entretiennent avec des édifices plus précieux, ils doivent

être préservés avec autant de soin que ces derniers. L'intervention bien contrôlée d'un spéculateur privé peut être admise pour un édifice singulier, mais elle devient inévitablement très dangereuse si on lui confie (par les concessions dont les administrations municipales font si souvent un usage abusif) l'aménagement de tout un quartier.

En pareil cas, la seule solution généralisable qui s'impose consiste à créer un organisme *ad hoc*, à but non lucratif, géré de façon autonome [...], qui rassemble toutes les compétences. Il tiendra ses pouvoirs de dispositions légales et réglementaires lui permettant d'exproprier pour cause d'utilité publique et de vendre des immeubles ; ses compétences artistiques et historiques lui seront déléguées pour partie par l'organisme d'État chargé des monuments historiques ; il exercera ses compétences administratives en liaison avec les organismes financiers et les offices de logement social[8], et ses compétences sanitaires par délégation ou en association avec les autorités municipales.

Cet organisme a une double fonction : stimuler et aider les particuliers ; agir directement à leur place.

En ce qui concerne les particuliers, ils formeront des associations à finalité urbanistique et architecturale, sous la présidence de l'organisme en question, qui leur fournira une assistance pratique, des projets gratuits, des crédits à des taux raisonnables, de façon directe ou indirecte, ainsi que des aides financières qui seront en quelque sorte proportionnelles à l'intérêt général présenté par la restauration particulière.

Les initiatives directes, financières ou architecturales, de cet organisme concerneront l'acquisition d'immeubles offrant un intérêt particulier pour l'art ou se trouvant en très mauvais état et dans des conditions sociales et sanitaires précaires, ainsi que sur leur revente après transfor-

8. Nous traduisons ainsi la désignation *istituti di case popolari (NdT).*

mation et restauration. Ledit organisme passera des accords avec les offices de logement social pour ce qui est des constructions nouvelles et, éventuellement, pour la gestion des immeubles anciens ; il s'entendra avec d'autres organismes, comme par exemple la Fédération des artisans, pour l'utilisation et l'attribution des locaux à usage spécifique.

Il n'est pas exclu que des organismes de ce type puissent être confiés aux offices de logement social, qui seraient dotés de la capacité juridique d'entreprendre de telles opérations. Cependant, cette solution ne convient guère dans les cas où les restaurations à effectuer ont un caractère nettement anti-économique ou concernent les demeures des classes aisées ; on ne peut pas non plus demander à ces offices d'avoir une compétence artistique particulière. En effet, à part quelques exemples, comme celui de l'Office de logement social de Rome, leur production ne témoigne pas d'un sentiment de l'art très développé et leur attitude n'est pas non plus très encourageante...

Il faudrait que les organismes en question soient dotés d'un capital initial qui pourrait être fourni par les municipalités, les caisses d'épargne, des institutions caritatives ou encore des fondations artistiques, et éventuellement par des comités d'habitants, soucieux de la beauté et de la dignité de leur ville ; ce capital devrait fructifier grâce à une sage gestion. Il faut surtout que les travaux de rénovation et de restauration ne soient pas entrepris de façon sporadique, pour des édifices isolés et distants les uns des autres, mais systématiquement, par noyaux compacts, de telle façon que la réhabilitation s'étende à une partie entière du quartier et incite l'ensemble de ses habitants à s'y investir et à en occuper les logements et les boutiques, comme s'il s'agissait d'une nouvelle création urbaine.

Parallèlement à ces interventions devrait se poursuivre le travail de restauration des édifices possédant un intérêt exceptionnel pour l'art et l'histoire ; remises en valeur, ces gemmes du quartier répandent leur lumière sur tout

le tissu avoisinant. Dans le cas de ces édifices, l'initiative privée, même celle des organismes autonomes décrits plus haut, doit céder le pas, sauf exception, aux opérations dirigées ou au moins directement contrôlées par les services de l'État, c'est-à-dire par les surintendances responsables de l'art médiéval et moderne. A ces dernières il ne faut pas seulement donner des moyens matériels (expression de l'engagement collectif), mais aussi la responsabilité juridique qui leur permette d'intervenir. [...]

Les mesures que nous préconisons sont donc très diverses, et l'œuvre à accomplir, complexe et multiforme, doit être conduite avec prudence, par étapes successives, et toujours en fonction d'un programme global qui ne perd de vue aucun des multiples objectifs à atteindre [...] ; ce dont il s'agit, à terme, est de sauver, en les délivrant de la vulgarité internationale qui nivelle tout, d'innombrables quartiers caractéristiques de nos villes anciennes. L'esprit se réjouit à l'idée de voir les agglomérations dernières-nées s'étendre à travers la campagne au gré de formations qu'égayent la verdure et le soleil, tandis qu'à l'intérieur des villes qui ont tant vécu, la science et l'art moderne s'unissent non point pour violer, mais pour faire revivre « l'âme des siècles ».

Après la théorie, voici des exemples d'œuvres réalisées ou de propositions et de projets exemplaires et significatifs. [...]

Le quartier du Salicotto à Sienne

A Sienne, le quartier du Salicotto, situé au pied du palais municipal, n'est certes pas le plus intéressant de la ville, bien qu'il ne manque ni de caractère ni de pitto-

resque ; mais il est le foyer d'une terrible maladie, la tuberculose. Son assainissement a été entrepris de la façon la plus logique à l'instigation du podestat[9], le comte Bargagli-Petrucci. On a tout d'abord construit deux quartiers excentrés, situés dans des zones saines et riantes au sud et à l'est de la ville, du côté de la porte Romaine et près des Deux-Ponts, et la population du quartier y a été transférée en totalité. Entre-temps, le plan d'éclaircissage a été préparé, d'une part en étudiant les zones les moins aérées en vue d'y pratiquer les ouvertures susceptibles de faire au mieux respirer le quartier, d'autre part en prenant en compte les édifices qui portent encore les traces d'anciennes structures ou d'éléments artistiques anciens. Le plan en cours d'exécution est représenté sur la figure 48. [...]

Le quartier de la Renaissance à Rome

Le principal exemple d'éclaircissage urbain, auquel tous les autres se rattachent, est la proposition faite en 1913 et précisée en 1919 pour l'aménagement du quartier de la Renaissance à Rome. Nous nous y étendrons donc quelque peu. [...]

La vie reste intense le long de la Via Papale et sur les places principales ; de grandes constructions s'y élèvent encore, comme le palais Filippini, les palais Lancellotti et Pamphili, ainsi que les églises Sant'Andrea della Valle, San Salvatore in Lauro et Santa Maria della Pace, rénovées. Mais à l'intérieur des quartiers compacts, sous l'effet progressif du vieillissement et de la décadence, la pauvreté et la crasse ont aujourd'hui envahi la plupart des rues, où résidait autrefois la société élégante et fastueuse

9. Sur le podestat, voir *supra*, note 14 du chapitre premier *(NdT)*.

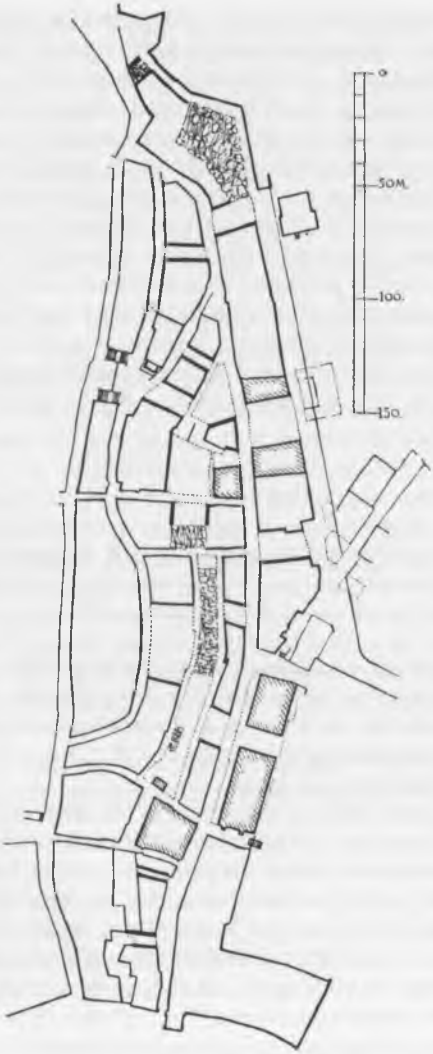


Fig. 48 : le quartier du Salicotto, à Sienne, selon le schéma d'éclaircissage en cours.

des membres de la Curie, des prélats, des banquiers et des courtisanes à la mode.

Cependant, on sait bien que la misère conserve beaucoup mieux que la richesse envahissante. C'est pourquoi les marques de l'ancienne beauté susbsistent encore à chaque pas dans l'ombre et la mélancolie des choses abandonnées et mutilées : des monuments admirables s'élèvent sur les places sans espace ; des groupes de maisons, même transformées et surélevées, même déchues et malpropres, montrent toujours l'élégance de leurs formes et de leurs proportions, la noblesse de leurs matériaux, la pureté de leurs lignes et de leurs ornements ; on voit aussi des restes de décoration peinte ou gravée, des armoiries et des épigraphes, des édicules et des fontaines. Des sections entières de certaines rues, comme la Via dell'Anima, le Vicolo Savelli, les Coronari, la Via Capodiferro, la Via Giulia, la Via Monserrato et les Banchi, n'ont pratiquement pas changé depuis la première moitié du XVIe siècle, et dans bien d'autres les modifications et les ajouts n'ont pas suffi à transformer substantiellement, par des contrastes de volumes et de formes, le caractère originel ; l'articulation pittoresque des édifices et des espaces, la diversité des éclairages et des perspectives confèrent aux points principaux du quartier un pouvoir de suggestion qui s'allie aux évocations de la mémoire. [...]

Tout cela est et doit sans ambiguïté redevenir le patrimoine de tous ; mais il revêt une valeur toute particulière aux yeux des savants et des artistes, qui savent lire, non seulement sur les monuments majeurs, mais sans doute encore davantage sur les petits édifices, qui répondent directement aux besoins pratiques et aux exigences spirituelles de la vie sociale, toute la genèse et l'évolution d'une architecture qui fut – et demeure dans ses vestiges – la plus grande du monde.

En effet, depuis que la Renaissance, qui fut notre siècle d'or, est devenue pour les historiens et les artistes une source d'inspiration et d'étude, comme l'Antiquité l'avait

été au XVe et au XVIe siècle, toutes ces œuvres ont été recherchées, mesurées, dessinées au moyen de relevés et de reconstitutions qui nous montrent la valeur intrinsèque de chaque édifice ou en font ressortir la valeur pittoresque collective. Presque à l'instar des édifices majeurs et des chefs-d'œuvre de l'époque qui subsistent dans ce quartier (tels la Chancellerie, les palais Farnèse, Massimi, Nardini et Cesarini, le Trésor, les palais Fieschi, Gaddi, Alberini, Médicis, Caffarelli, Ricci (Sacchetti), Altemps, et les églises Sant'Agostino, de l'Anima, San Giovanni dei Fiorentini, le palais de la Sapienza et tant d'autres), l'ensemble des édifices mineurs présente un grand intérêt car on peut y lire toute l'évolution architecturale des types d'habitation, du Moyen Age à l'ère moderne.

La série commence avec certaines constructions qui ont conservé le caractère des édifices du Moyen Age romain, qu'elles datent du début du XVe siècle ou qu'elles représentent une continuation tardive des formes et du climat stylistique médiévaux : ainsi l'Albergo dell'Orso [fig. 49], joyau architectural auquel la suppression des ajouts maladroits qui masquent sa triple arcade pourrait redonner toute sa splendeur ; ainsi un petit édifice de la Via dei Coronari, qu'Adinolfi attribue à Fiammetta[10], et qui conserve encore au rez-de-chaussée les traces du portique typique des maisons médiévales romaines ; ainsi encore la tour des Mellini, dont la paroi est couverte d'inscriptions de l'époque de Sixte IV[11] ; ou la maison du célèbre Burchard, évêque de Strasbourg *(episcopus argentinus)*, dont l'administration municipale a commencé d'entreprendre la restauration, et que l'on peut considérer comme un rejeton de l'architecture gothique tardive *(spätgotisch)* transplanté de l'Allemagne méridionale chez nous.

10. Voir Adinolfi, *Il Canale di Ponte*, et, du même auteur, *La Torre dei Sanguigni, Roma nell'età di mezzo*, etc.

11. Voir G. B. Giovenale, « Tor Millina », *Annuario dell'accademia di San Luca*, Rome, 1911.

Viennent ensuite les structures du *Quattrocento,* qui, elles aussi, se prolongent parfois très tard, jusqu'au milieu du XVIe siècle : voici la maison du notaire Sander, Via dell'Anima ; celle de l'avocat du consistoire Giovanni Cantalupi, Vicolo Savelli ; celle de Prospero De Mochis [fig. 50], abréviateur du Petit Parc[12] ; celle de la famille de marchands florentins Del Drago, Via dei Coronari ; dans cette même rue, la maison qui appartient aujourd'hui à la famille Latini et les édifices adjacents au palais Lancellotti ; le palais Nardini et celui des Pichi ; la maison Bonadies dans le quartier de Ponte ; voici le beau portique de style lombard de l'église San Salvatore in Lauro, les maisons des Orsini au pied du Monte Giordano, celles de la *Confraternita de' Fiorentini* au commencement de la Via Giulia ; voici les petites maisons ornées d'inscriptions du Vicolo Cellini et de la Via del Governo Vecchio[13].

C'est ensuite la synthèse architecturale du XVIe siècle, qui ne se déploie pas seulement dans des monuments majeurs bien connus, mais aussi dans de nombreux ouvrages aux proportions modestes : la maison Turci, Via di Parione ; le Trésor (devenu la banque du Saint-Esprit) ; les édifices à bossage et ordres architecturaux superposés sur la Piazza Montevecchio, sur la Via delle Cinque Lune et sur la Via del Governo Vecchio, derrière le palais Filippini ; les palais des grands banquiers, comme les Gaddi et les Altoviti ; la petite église Santa Maria della Quercia ; le tabernacle dit de « l'image du Pont », par Antonio da Sangallo le Jeune, et les édifices civils construits par ce dernier, comme les palais Baldassini et Leroy (appelé Farnesina ai Baulari) ; la maison Del Pozzo dans le quartier du Borgo.

12. Voir D. Gnoli, « Pietro Rosselli architetto », *Annuario dell'Associazione dei cultori di architettura*, 1910-1911. Dans ce volume figurent aussi de nombreux relevés exécutés dans cette zone par l'excellente Association des architectes.

13. Sur cet ensemble d'édifices du XVe et du début du XVIe siècle, voir G. Giovannoni, « Case del Quattrocento in Roma », *Architettura ed arti decorative*, 1916.

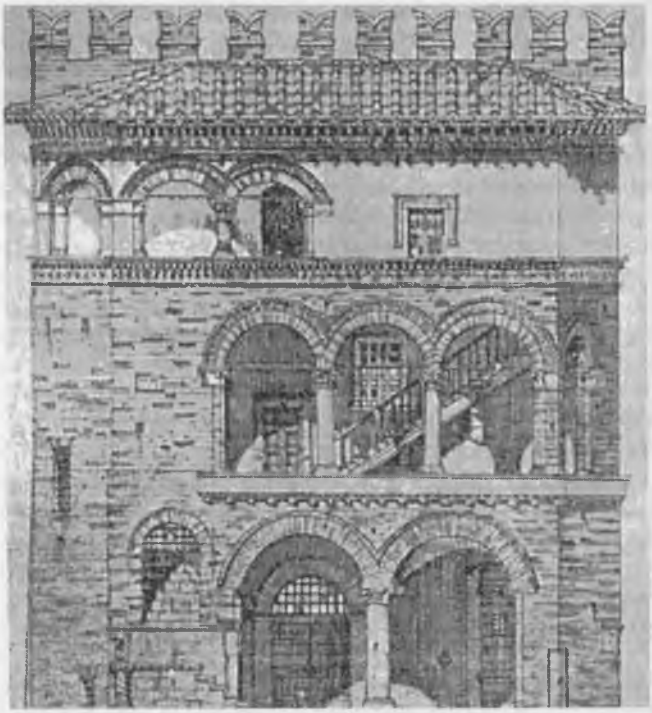


Fig. 49 et 50 : façades d'édifices du quartier de la Renaissance à Rome.
Fig. 49 : l'Albergo dell'Orso (début du xve siècle).

Entre-temps, l'ornement reprenait souvent la supériorité sur la pure harmonie des formes simples, parfois à travers des éléments plastiques, comme dans la maison de l'orfèvre Crivelli, Via dei Banchi Vecchi, entièrement décorée en stuc (peut-être par Mazzoni), et le palais Spada ; parfois grâce à la peinture, comme sur les façades du palais Ricci et d'une maison de la Via della Maschera d'Oro, peintes par Polidoro et par Maturino da Caravaggio. C'est le prélude à l'architecture un

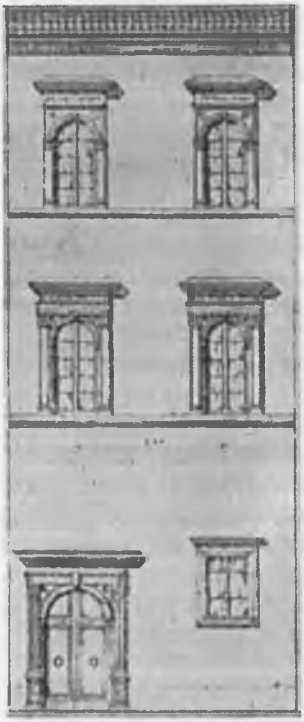


Fig. 50 :
la maison De Mochis.

peu languissante de la fin du XVIe siècle (maisons Vecchiarelli, Cenci et plusieurs autres sur la Piazza Navona), ainsi qu'au décor plus exubérant des XVIIe et XVIIIe siècles, dont la vivacité se manifeste encore partout sur les portails, les écussons, les édicules et les tourelles de ces rues étroites qui, pour peu qu'on sache les explorer, constituent un véritable et inestimable musée d'architecture à ciel ouvert.

Les quais du Tibre ont encerclé ce quartier, entraînant des destructions considérables, et le Corso Vittorio Emanuele l'a traversé ; d'autres mesures de peu d'importance pourront compléter le réseau de circulation, avec une artère nord-sud qui isole le quartier de la Renaissance et en marque pour ainsi dire la limite, et avec une rue secondaire donnant accès au Ponte Sisto.

Une fois l'ensemble de la circulation de transit canalisé sur ces voies et les zones internes du quartier désencombrées de tout trafic non strictement local, le programme détaillé de requalification douce par restauration et dédensification pourra être appliqué progressivement et méthodiquement à tout le quartier[14].

14. Voir E. Saint-Just di Teulada, *Piano regolatore di Roma*, Rome, 1908.

Le développement de ce programme est maintenant possible, diverses menaces de destruction ayant été écartées. La plus grande se présenta en 1909, à l'occasion du plan régulateur de Rome rédigé par Saint-Just, qui prévoyait entre la Piazza Colonna et le pont Saint-Ange une voie faisant suite à la Via delle Coppelle et à la Via dei Coronari (l'antique Via Recta), dont le tracé aurait tout détruit sur son passage.

Chercheurs et artistes se mobilisèrent. Cet éventrement ne servait à rien pour la circulation, déjà satisfaite par l'artère, parallèle et toute proche, du quai Tordinona ; il répondait seulement à la vaine illusion selon laquelle il aurait été possible d'assainir une zone entière en se limitant à deux bandes totalisant environ 30 000 mètres carrés de part et d'autre d'une voie unique, tandis que les 400 000 mètres carrés restants demeuraient inchangés ; les nombreux édifices construits le long de cette voie nouvelle n'auraient pas seulement introduit une inévitable fausse note dans une des zones les plus vivantes sur le plan artistique, ils auraient formé une haute barre fermant tout le reste du quartier. A la suite des protestations, on adopta d'abord une solution hybride, transformée par la suite en un projet rationnel d'éclaircissage[15], qui a été maintenu dans le plan régulateur de Rome.

L'étude a commencé, selon la méthode à généraliser en pareils cas, par un relevé parcellaire de type historique et artistique, permettant d'identifier toutes les unités urbanistiques méritant, pour leur valeur et leur intérêt, d'être conservées intégralement dans leur forme et leur contexte. Il en est résulté un plan d'ensemble sur lequel des zones hachurées en noir marquent les points où « on ne passe pas ».

Étant donné la complexité, le fractionnement et la dispersion des indications, il n'est pas possible de détailler ici le plan d'éclaircissage autrement qu'en renvoyant au

15. Voir le rapport, déjà cité, de la *Commissione per la sistemazione edilizia del quartiere del Rinascimento in Roma.*

plan que nous reproduisons [fig. 51]. Les percements proposés ont été conçus afin d'obtenir un rendement maximal, soit pour l'amélioration de la circulation locale et l'assainissement des noyaux les plus fermés, soit pour la mise en valeur des monuments, dégagés sans excès, et presque jamais opposés à des immeubles nouveaux, ces derniers constituant l'exception et non la règle.

Ainsi, les destructions le long de la Via dei Coronari d'édifices absolument dépourvus d'intérêt ont pour objectif non seulement de faire respirer la rue, mais aussi de dégager le flanc de l'église San Salvatore in Lauro, de laisser un espace conséquent devant les façades du palais Lancellotti et de la maison Del Drago, et enfin d'isoler la tour des Sanguigni. L'espace aménagé dans la zone située derrière le palais de la Chancellerie permettra de donner accès à un marché installé sur une nouvelle place de la Via dei Cappellari (la zone la plus fermée et la plus malpropre du quartier), tout en mettant l'accent sur la magnifique façade de ce palais. Et partout ces deux objectifs s'associent ou alternent : on trouve des petites places d'aération au débouché de la Via della Vetrina, derrière le palais Alberini, le long de la Via Capodiferro et sur la Piazza del Fico ; la vue sur le château Saint-Ange, la coupole de San Giovanni dei Fiorentini, le belvédère du palais Vecchiarelli, ainsi que sur une haute maison de la Via della Vetrina, a été dégagée le plus possible, pour servir de toile de fond à des rues ou à des places ; des agencements particuliers d'édifices sont étudiés le long des quais du Tibre et au débouché du pont Victor-Emmanuel et du pont Umberto[16].

L'étude se poursuit ainsi, rue par rue, maison par maison, sans idées préconçues, au gré d'une approche expérimentale, patiente et minutieuse, en résolvant à chaque

16. D'excellents commentaires sur ces propositions concernant le quartier romain de la Renaissance figurent dans J. Stübben, « Baulinien und Baupflege im Inneren der Stadt Rom », *Deutsche Bauzeitung*, 1922.

Fig. 51 : le quartier de la Renaissance, à Rome, et la structure de l'éclaircissage. (Les hachures indiquent les édifices d'intérêt artistique, les pointillés les rues où seront entreprises des démolitions partielles.)

pas tantôt un problème historique ou artistique, tantôt une difficulté économique concrète. La théorie se fissure et renaît parmi les mille circonstances pratiques de la réalité. Mais il faut ensuite préparer et engager méthodiquement un programme de réalisation progressive, en conservant le même intérêt vigilant et le même équilibre entre les moyens et les fins, si on ne veut pas que le projet demeure « un vain désir de la beauté ancienne ». Pour Rome, c'est seulement si le problème est abordé de cette façon que les buts les plus élevés seront atteints, et alors, à travers ce quartier, Rome verra revivre ce qui fut la période la plus vivante et la plus subtile de l'histoire merveilleusement continue de son architecture.

Chapitre XI

Les associations d'aménagement

A propos de la mise en valeur et de l'éclaircissage des noyaux anciens, nous avons déjà traité la question de l'assainissement, qui procède de l'intérieur vers l'extérieur ; et nous avons vu que, pour donner un caractère organique à ces travaux, il est nécessaire de franchir les limites – souvent extraordinairement fractionnées – des propriétés individuelles, pour réunir plusieurs espaces libres en un unique espace central (cour ou jardin) sur lequel doivent ouvrir toutes les fenêtres intérieures, démolir certains corps de bâtiment, traiter globalement les canalisations, les équipements, etc.

Pour obtenir ce résultat, il faut *considérer l'îlot comme une entité architecturale à part entière.* Jusqu'ici, cette approche a été possible seulement lorsqu'un propriétaire unique et, qui plus est, intelligent s'est rendu maître de tous les immeubles qui composent l'îlot et qu'il a pu les aménager à sa guise, en coordonnant ses interventions ; toutefois, loin d'être la règle, ce cas n'est qu'une exception. Dans les cas normaux, en revanche, il est nécessaire que les différents propriétaires s'entendent, ce qui nécessite la formation d'une association à laquelle l'adhésion serait obligatoire, destinée à promouvoir les travaux, à en fixer les modalités financières positives ou négatives, à dédommager les propriétaires lésés aux dépens de ceux qui tirent profit de l'opération, et à régler les questions de dérogation aux normes relatives aux ouvertures de fenêtre sur les parties mitoyennes. L'association en question devrait être dotée d'une personnalité juridique bien défi-

nie et être dirigée (voire, le cas échéant, financée) par ceux qui veillent à l'intérêt général, au bien-être, à la beauté et à la mémoire de la ville, c'est-à-dire, dans la plupart des cas, les services techniques de la municipalité ou, lorsque entre en jeu la sauvegarde ou la mise en valeur d'éléments artistiques, la Surintendance des monuments. [...]

Nous avons déjà énuméré les nombreux inconvénients des constructions nouvelles : déception esthétique et économique causée par le système des pavillons minuscules, avec l'individualisme mesquin et l'incohérence de leur organisation générale et de leur forme architecturale ; banalité fastidieuse des grandes bâtisses qui, avec la disposition régulière de leurs parcelles et la réduction des limites séparatives, semblent autant de solutions qui paraissent définies par des équations ; laideur des murs aveugles créés par la hauteur inégale des édifices au sein d'un même îlot. La plupart de ces inconvénients pourraient être évités si l'on prenait comme unité de base l'îlot plutôt que l'édifice. [...]

L'institution des associations d'aménagement pourrait trouver une application directe dans la mise en œuvre des plans régulateurs, tant pour les nouveaux quartiers que pour les anciens, lorsque le tracé des voies nouvelles rencontre des espaces libres ou des édifices existants.

Ce tracé peut tenir compte d'un schéma préexistant, et nous avons suggéré ici même que cette règle soit systématiquement appliquée aux voies qui passent à travers les agglomérations ; mais son adaptation ne peut certes pas descendre à l'échelle des subdivisions de la propriété. Les exigences propres à une rue, même si son importance est seulement locale, ne permettent que rarement de se conformer à un niveau d'organisation aussi fin, d'autant plus que celle-ci est parfois artificielle et irrationnelle, même au regard de sa fonction agricole ou urbaine primitive, et le deviendra à plus forte raison eu égard à sa nouvelle fonction. [...]

Dans les systèmes humains, les principes ne suffisent pas ; l'essentiel réside dans les moyens et dans l'esprit de

leur application. Les échecs pitoyables que nous venons de mentionner ne sont pas dus à de mauvais principes d'aménagement, mais à bien d'autres facteurs concomitants et subsidiaires ; ils sont dus avant tout à l'absence complète d'une autorité étatique, et même de toute autorité : le champ est ainsi laissé libre à l'individualisme mesquin des associés, à leurs intérêts et à leur désir d'indépendance. Par ailleurs, on se heurte à la constitution d'une véritable bureaucratie professionnelle qui n'est mue ni par le sens des responsabilités, ni par le souci de l'art. Enfin, l'état de confusion où se trouvent les études d'architecture et le métier d'architecte, avec toutes leurs interférences, contribue à entretenir la vulgarité et la platitude de la production architecturale.

Jamais comme aujourd'hui il n'a paru possible de trouver à ces maux des remèdes adéquats. L'ordre de la vie italienne actuelle doit se refléter dans l'ordre des quartiers, dans la configuration des îlots, dans l'organicité des conceptions urbanistique et architecturale. Et l'énergie ne peut certes manquer pour se donner les moyens de réaliser cet objectif, même s'ils heurtent des préjugés et des intérêts invétérés. [...]

Chapitre XII

Normes, procédures et lois nouvelles

Dans les chapitres précédents, nous avons vu chaque notion abstraite et chaque initiative pratique se heurter aux lois italiennes en vigueur, qui constituent non pas une aide, mais un obstacle pour atteindre les objectifs que nous avons définis. Nous avons vu que toutes les institutions concernées par le développement urbain, sans exception, sont frappées de désuétude et plus que jamais éloignées des objectifs de la technique et de l'art urbanistiques. [...]

Une gigantesque réforme juridique et administrative devra donc être entreprise afin de mettre à profit, en accord avec l'esprit italien, l'expérience des autres nations dans le domaine du nouveau droit né de la civilisation moderne. Cette expérience ne se limite certes pas, comme cela a été le cas jusqu'à présent, au seul problème des expropriations d'utilité publique, qui sont au contraire traitées non pas en tant que telles mais en termes urbanistiques, c'est-à-dire en relation avec d'autres institutions, selon la conception nouvelle qui découle des exigences et de la science des temps nouveaux.

Nous ne pouvons ici traiter cette question dans le détail. Nous nous contenterons donc de résumer, comme dans un sommaire, toutes les propositions de divers ordres que nous avons été conduits à faire tout au long des chapitres précédents[1]. Il faut :

1. Le bref exposé qui suit reprend en partie deux de mes articles : « Questioni urbanistiche », *L'Ingegnere*, II, 1, 1928 ; « Piani regolatori

1. Abolir avant tout l'absurde séparation entre plan d'extension et plan d'aménagement interne (selon les lois en vigueur, ce dernier est le seul véritable plan régulateur), en liant indissolublement les deux termes dans la nouvelle définition du plan régulateur.

2. Abolir la limite rigide et artificielle de 10 000 habitants, en dessous de laquelle (sauf dans le cas des lieux de villégiature et de cure) une municipalité ne peut aujourd'hui établir légalement son propre plan d'expansion.

3. Adopter la procédure du schéma directeur (plan régional, grandes lignes du schéma d'extension à long terme et d'aménagement interne, zonage d'ensemble, localisation des équipements publics, etc.), en le distinguant bien des plans régulateurs définitifs et parcellaires, qui devront être élaborés et approuvés au fil du temps, en fonction des besoins. Le premier est le grand programme d'urbanisme, qui ne peut être ni sujet à compromis ni enfermé dans d'étroites limites de temps et de financement ; pour les seconds, on peut conserver (en raccourcissant les procédures) les normes actuelles, qui définissent une période de vingt-cinq ans pour la mise en œuvre et la démonstration de la faisabilité dans ce laps de temps.

4. Aborder de front le problème des expropriations dans le cadre de la mise en œuvre du plan régulateur, en renversant radicalement les termes de la pratique actuelle, qui dépouille les propriétaires des zones internes pour enrichir ceux des zones extérieures, facilite perversement les percements inopportuns et entrave l'extension saine et ordonnée des quartiers périphériques.

Dans le cas de percées effectuées dans les quartiers

---

e politica urbanistica », *Concessioni e costruzioni*, I, 1, 1930. Voir également, sur le même sujet et avec des conclusions analogues, C. Albertini, « I problemi urbanistici nella pratica tecnica ed amministrativa », *Atti del II congresso nazionale ingegneri italiani*, avril 1931.

existants, il faut revenir au respect de la propriété, sans exagérer les servitudes, en payant le juste prix actuel en dédommagement de l'expropriation, ou en adoptant (comme à Turin) le système de gestion des reconstructions par les associations d'aménagement.

En ce qui concerne la transformation des terrains périphériques en terrains constructibles, et plus généralement toute l'organisation des projets d'extension urbaine, il faut attribuer de nouveaux pouvoirs aux autorités et suivre de nouveaux principes :

a) définir avec précision le principe du zonage, en allant jusqu'à adopter une clause absolue de non constructibilité *(non ædificandi)* sur les terrains que la municipalité veut maintenir en tant que zones agricoles, parcs ou terrains de réserve ;

b) prendre pour base de l'expropriation la valeur actuelle plutôt que la valeur potentielle ; ou bien réformer les règles de la « contribution à la mise en valeur » en facilitant leur application et en augmentant l'importance de cette contribution, afin qu'elle compense véritablement les dépenses que la municipalité doit engager, tout en empêchant l'enrichissement parasitaire ; ou encore adopter le système de la création de terrains municipaux ou cogérés par les propriétaires et la municipalité.

5. Favoriser la création d'organismes autonomes chargés de mettre en œuvre les plans régulateurs, qui soient mandatés par les municipalités et qui coordonnent leur propre action, de caractère typiquement industriel, avec celle des nombreux autres organismes concernés (offices et coopératives d'habitations à loyer modéré, organismes et sociétés de gestion des moyens de transport, services étatiques et municipaux de travaux publics, etc.).

6. Établir non pas un règlement d'urbanisme identique pour toutes les villes, mais un cadre permanent de normes qui s'appliquerait à tous les règlements d'urbanisme. [...] Dans ces règlements, on introduira le « droit architectural », c'est-à-dire la faculté de définir des normes relatives à la hauteur et à la forme des édifices, qu'il s'agisse

de faire respecter les conditions contextuelles ou d'organiser harmonieusement les constructions à l'intérieur de certains espaces, de telle sorte que l'architecture s'accorde aux principes du tracé urbain. Le droit architectural, qui consacre la supériorité de l'intérêt public sur l'arbitraire privé, doit pouvoir imposer jusqu'à des modifications extérieures aux édifices existants, ou procéder à des expropriations municipales à cette fin.

7. Rendre possible et efficace l'application du système de l'éclaircissage urbain grâce à un ensemble de mesures :

a) obligation faite aux propriétaires d'effectuer des travaux précis de mise en valeur d'ordre sanitaire ou artistique ;

b) expropriation en cas de défaillance ou dans d'autres cas, par exemple celui des restaurations de caractère monumental, où le travail doit être dirigé par des organismes publics, dans l'intérêt de l'art ;

c) règles particulières concernant la forme et le volume des constructions refaites sur les bords des voies percées, de façon à ne pas créer de contrastes entre l'ancien et le nouveau et à empêcher que la mise en valeur du quartier ne se fasse qu'au profit de certains propriétaires ;

d) création de l'unité « îlot », afin de procéder efficacement aux restaurations et à l'ouverture des espaces internes, tout en définissant les charges et les dédommagements incombant à chaque propriétaire ;

e) création d'organismes spécialisés chargés de l'exécution, ou de commissions dotées des pouvoirs permettant de promouvoir et de guider celle-ci ;

f) aides fiscales et bancaires pour soutenir les initiatives des particuliers.

8. Rendre les associations d'aménagement obligatoires pour les propriétaires dans toutes les opérations concernant les reconstructions consécutives à des restructurations internes, la redistribution rationnelle des parcelles ou la réalisation des travaux d'assainissement et de mise en valeur indiqués précédemment. Quand de telles associations existent déjà et reçoivent une aide directe de

l'État ou des municipalités (comme dans le cas des coopératives de fonctionnaires pour la construction de logements), il faut qu'au lieu de laisser l'arbitraire se donner libre cours comme aujourd'hui, on comprenne la nécessité d'une discipline urbanistique.

9. Simplifier toute la procédure d'approbation des plans régulateurs, pour l'obtention de laquelle, outre les difficultés occasionnées par la pression des intérêts privés, les municipalités sont aujourd'hui assujetties à un travail gigantesque et condamnées à perdre des années, ce qui les expose aux tentations des procédures illégales. [...]

L'adoption du schéma directeur préalable aux plans d'exécution donnerait sans aucun doute plus de souplesse à l'ensemble de la procédure, tant dans la phase du projet que dans celle de son contrôle ; elle devrait toutefois se doubler d'une simplification, mais non d'une abolition, des procédures d'examen, qui associerait les divers services et les diverses assemblées appelés à l'heure actuelle à émettre séparément leurs critiques en tenant exclusivement compte de leur propre point de vue, alors que ces questions complexes exigent une réponse globale. On pourrait même créer un nouvel organisme spécialement chargé de l'urbanisme et doté de pouvoirs particuliers.

10. Créer [...] un bureau de l'urbanisme dans chaque municipalité de quelque importance [...]. Il devrait exister dans chaque ville, en liaison ou non avec les organismes autonomes dont nous avons parlé, une commission d'urbanisme dépendant de la municipalité, dans laquelle devraient figurer toutes les entreprises et les institutions qui exercent une action plus ou moins directe dans ce domaine : par exemple l'administration des chemins de fer et les sociétés de tramways.

Autour de cette organisation officielle destinée à simplifier les procédures au lieu de les compliquer, et à associer les compétences au lieu de les dissocier en multipliant les malentendus, il faut accomplir un fécond travail

de formation et d'information : créer de nouvelles chaires d'urbanisme dans les écoles d'ingénieurs et dans les écoles d'architecture, des cours spéciaux pour les fonctionnaires du génie civil et des conférences pour le grand public cultivé, mais aussi recueillir des données statistiques et des informations sur les réalisations accomplies en Italie et à l'étranger. Telle serait la mission principale de l'Institut central d'urbanisme que le député Calzabini a récemment proposé de créer : stimuler, éclairer et seconder les travaux du gouvernement, susciter des concours publics, des recherches et des publications.

Voici donc le vaste cadre au sein duquel pourra se développer l'urbanisme, tout particulièrement orienté vers ce que nous avons appelé le « développement des villes » : problème national, l'un des plus ardus, complexe et lourd de conséquences en Italie plus qu'ailleurs. On verra rapidement naître et se répandre une authentique conscience urbanistique qui se démarquera de l'empirisme rhétorique et de l'infantilisme économique encore trop souvent dominants dans ce domaine ; on comprendra que la vie des villes est régie par des lois fondamentales qu'il n'est pas permis de violer, et on saisira l'importance de la continuité des projets de transformation et de développement, sans laquelle toute entreprise est vaine et éphémère, toute initiative publique ou privée est vouée à l'échec. Cette nouvelle conscience urbanistique respectera le passé, marchera audacieusement vers l'avenir, saura faire place à la fois au sentiment et au calcul, en conciliant la connaissance sûre des moyens offerts par la technique moderne et l'amour de nos glorieuses cités.

Annexe[1]

« Dans la plupart des cas jusqu'ici, la ville ancienne, démesurément agrandie par les nouveaux quartiers, est restée le noyau central de la ville moderne, elle est devenue le cœur de l'agglomération, vers lequel converge la circulation, et elle se transforme difficilement en quartier des affaires et des résidences de luxe.

« Ce développement centripète, sans frein ni direction, a entraîné une énorme augmentation de la valeur des terrains et des constructions, donnant lieu à des ajouts et des surélévations dans les édifices anciens, et engendrant une concentration toujours croissante qui n'a fait que dégrader la situation. On n'a pas alors vu d'autre remède que les opérations chirurgicales, et la pioche a œuvré, presque toujours sans succès, sacrifiant souvent des œuvres d'art et détruisant l'harmonie et le caractère de la ville, sans pour autant atteindre les résultats répondant à ses objectifs.

« Il ne fallait pas poser le problème ainsi ; car vouloir faire pénétrer de force les formes les plus intenses de la vie moderne dans un organisme urbain conçu selon des critères anciens revient à aviver de façon irrémédiable le conflit de deux systèmes fondamentalement différents, et non pas à le résoudre. Une tout autre voie doit être suivie, lorsque c'est possible. Il faut désengorger le noyau urbain ancien, en empêchant que la nouvelle urbanisation ne vienne lui imposer une fonction à laquelle il est totalement inadapté ; le mettre à l'écart des grands axes du trafic, le réduire à un modeste quartier mixte associant

1. Ces extraits d'écrits de Giovannoni précédant *Vecchie città ed edilizia nuova* figurent, dans l'édition originale, au chapitre V (voir *supra*, p. 199) *(NdT)*.

commerces et logements non luxueux. C'est à ces seules conditions qu'un aménagement local, sagement conçu et réalisé avec patience, pourra, dans ce tissu ancien, apporter cas par cas des solutions de compromis entre les nouveaux desiderata et les conditions du passé.

« Deux ordres de problèmes se font ainsi jour, posés respectivement par la coordination des nouveaux quartiers avec l'ancien centre et par l'aménagement local de ce dernier.

« En ce qui concerne le premier, je ne trouve pas de comparaison plus adéquate que celle des systèmes hydrauliques de bonification. Quand les eaux envahissent une vallée ou une plaine et les rendent marécageuses, si les moyens d'évacuation ordinaires se révèlent inefficaces, il faut en premier lieu capter les eaux en amont, c'est-à-dire dévier tous les courants extérieurs qui affluent dans la zone marécageuse, en les conduisant par une autre voie vers la mer ou vers un cours d'eau susceptible de les recueillir, de façon à pouvoir effectuer des travaux d'assèchement limités aux seules eaux du bassin, soit en utilisant la pente naturelle des terrains, soit en recourant à des levées de terre ou des comblements artificiels.

« S'écarter de cette règle et faire traverser au cours supérieur des rivières le bassin qu'on voudrait combler, comme cela s'est produit en partie dans les marais Pontins lors de l'assèchement incomplet opéré par Pie VI, conduirait inévitablement à bouleverser tout le régime interne des eaux, en provoquant leur stagnation et le déferlement des canaux transversaux destinés à les évacuer.

« Il en va de même pour la circulation dans une ville : séparer le trafic local du trafic extérieur qui conduit aux nœuds principaux et du trafic de passage qui transite par la ville ou par un quartier important, canaliser ces deux trafics dans des voies pourvues d'une signalisation adéquate, voilà la première règle à suivre pour assurer le cours régulier de la vie urbaine ; utiliser ces tracés pour isoler certains quartiers au lieu de leur attribuer une importance artificielle, voilà le moyen le plus efficace dont disposent ceux qui doivent, grâce aux plans régulateurs, orienter avec prévoyance le développement futur et assigner à chaque chose sa fonction la plus appropriée dans l'organisme complexe qu'est une ville[2]. »

2. G. Giovannoni, « Vecchie città ed edilizia nuova », *Nuova Antologia*, juin 1913.

Plus tard, en traçant, en tant que rapporteur d'une commission de la municipalité de Rome, les lignes générales du plan régulateur de la ville, j'ai résumé ainsi ses principes organiques :

« 1. Laisser le plus possible intacte la ville ancienne, en conserver le caractère et en améliorer seulement les conditions de vie par des mesures modestes.

« 2. Tendre à décongestionner ses rues, en recourant aux moyens de communication souterrains (en commençant à petite échelle, puis en les développant toujours davantage) et en créant des circuits périphériques qui conduisent le trafic de quartier en quartier et le relient au trafic extérieur de passage, en excluant la traversée du centre ancien.

« 3. Tendre à déplacer progressivement le centre de la ville ancienne, en orientant l'urbanisation, la construction et le trafic principalement dans une seule direction vers laquelle les voies de communication convergeraient. [...]

« Tel doit être, en effet, le principe rationnel de tout plan régulateur moderne ; il doit être guidé par un esprit pratique et concret, opposé aux reconstructions, à la densification et à l'importance toujours accrue donnée aux centres anciens. Quoi que l'on fasse, quelles que soient l'étendue des percées et l'importance de la rénovation des rues et des édifices, l'organisme du noyau existant sera toujours inadapté à la fonction de nouveau centre de la vie moderne, de la circulation, du développement présent et futur des services publics. Chaque bâtiment nouveau que l'on y introduit de force, chaque surélévation des édifices de hauteur moyenne, chaque bureau qui attire les affaires et le trafic, s'ils paraissent à première vue améliorer la situation, ne font en réalité que l'aggraver au point de rendre insoluble le moindre problème d'aménagement urbain. Et, en attendant, on détruit un environnement constitué par l'association d'éléments nobles et d'éléments humbles et par la stratification, particulière et inimitable, des édifices au cours des divers siècles. [...][3] »

3. *Id.*, *Relazione della Commissione per lo studio del piano regolatore di Roma*, Rome, 1925 ; voir aussi *id.*, « Ricostruzione del vecchio centro o decentramento ? », *Capitolium*, 1925.

Et enfin, à propos de l'absurde plan régulateur de Padoue :

« Le caractère artistique et historique de villes qui ont une longue histoire politique et urbaine, à Padoue comme à Florence, à Gênes comme à Venise, ne tient pas seulement à la physionomie des quartiers nobles et riches, mais aussi à celle des quartiers modestes de la bourgeoisie et du peuple, où il s'incarne dans l'aspect pittoresque des places et des ruelles, dans l'agencement irrégulier de petites unités urbaines, dans la présence çà et là de gracieux éléments artistiques, expression du sentiment spontané, de l'aspiration éternelle de notre peuple à la beauté.

« A ces exigences conservatoires ne semble pas vraiment répondre le projet d'éventrement et d'aménagement en question : il consiste, en effet, dans la démolition presque complète des édifices de deux quartiers et dans la reconstruction, sur les terrains devenus libres, de grandes places et de grandes rues au tracé strictement géométrique, tout à fait étrangers à la fibre du tissu, au style urbain de la ville ancienne, venant encadrer des îlots qui nécessairement comporteront des bâtiments d'habitation monstrueux, élevés, massifs, monotones, tous pareils, car leurs dimensions et leurs subdivisions correspondraient à la solution d'une équation économique uniforme. [...] Les arguments de l'urbanisme moderne, de l'économie, de l'efficacité même des dispositions concernant le problème du logement s'avèrent en accord, d'après l'expérience déjà solidement établie par tant de tentatives semblables, avec les déductions qui s'appuient sur les critères artistiques et sur le caractère historique des quartiers anciens.

« Depuis plus de vingt ans, en effet, à la suite de travaux de Sitte, Buls, Stübben, Henrici, et de tant d'autres défenseurs des nouvelles théories urbanistiques, on a abandonné dans le tracé des nouveaux secteurs urbains le type des rues rectilignes [...] pour le remplacer par un schéma plus mouvementé et plus vivant [...]. De plus, les résultats financiers des éventrements de Naples et de Florence ont mis en garde contre les solutions trop radicales qui, en bouleversant un régime urbain déjà constitué, veulent remplacer les zones les plus pauvres par de nouvelles constructions, annihilant ainsi et compensant en pure perte le capital accumulé depuis des siècles dans les centaines de milliers de mètres cubes bâtis existants, qu'une étude plus responsable aurait pu utiliser convenablement en adaptant le bâti aux besoins de l'hygiène et de la vie nouvelle.

« En d'autres termes, selon ces principes de distribution pratique et rationnelle de l'habitat, devenus sans qu'on s'y attende les alliés du souci de la préservation des vestiges artistiques et historiques, toute étude devrait être replacée dans le cadre plus large du développement des constructions dans les zones périphériques, reliées le mieux possible aux zones centrales. Mais dans les quartiers du noyau ancien, hormis quelques nécessaires artères traversantes, les transformations ne devraient contrarier ni par leur tracé, ni par la répartition des îlots, ni par la taille des bâtiments nouveaux greffés sur les édifices préexistants, ce que l'on peut appeler la fibre ancienne. Ces transformations d'ordre social devraient conduire à une élévation progressive du statut social des habitants, correspondant à l'amélioration des conditions d'hygiène et de confort ; mais la destination du quartier ne doit pas subir de transformation radicale : à la place de logements populaires, des maisons pour la petite bourgeoisie ; à la place des entrepôts, des boutiques et de petites industries locales. »

Glossaire

La démarche de Giovannoni s'organise autour de quelques mots clés du vocabulaire courant, auxquels il a donné des acceptions nouvelles.

Ambiente : le sens premier de ce terme est « milieu ». Giovannoni l'utilise pour désigner à la fois le tissu urbain dans sa matérialité et les effets produits par ce tissu. A la différence de ceux de ses contemporains qui emploient également ce terme (Piacentini, Piccinato ou Chiodi), ces effets ne sont pas, pour Giovannoni, exclusivement d'ordre esthétique.
C'est à travers l'importance qu'il accorde au tissu urbain constitué par des édifices mineurs que Giovannoni est conduit à développer, sans la définir avec rigueur, la notion d'*ambiente*. Celle-ci recouvre :
– l'environnement immédiat d'un monument, constitué par les vides et les pleins formant le cadre esthétique et social pour lequel il a été conçu ;
– la physionomie d'une ville ou d'un de ses quartiers, son organicité topographique, architecturale, sociale et esthétique.
Selon les cas, *ambiente* a été traduit par « contexte » ou par « tissu ».

Diradamento : « éclaircissage ». Il s'agit d'un terme emprunté au vocabulaire forestier et agricole que, par métaphore, Giovannoni transpose dans le domaine du patrimoine urbain. Il désigne alors une pratique inventée par Giovannoni : un type d'intervention légère sur le tissu urbain ancien qui permet de débarrasser celui-ci de constructions superfétatoires ou gênantes afin de lui assurer un meilleur

fonctionnement social et de mieux mettre en valeur ses qualités esthétiques.

Edilizia : ce terme reçoit chez Giovannoni trois acceptions différentes. La première, « construction », utilisée par exemple pour désigner l'industrie du bâtiment *(industria edilizia)*, appartient seule au langage courant. En revanche, Giovannoni innove pour les deux autres, lorsqu'il désigne par *edilizia* le « tissu urbain » ou surtout l'« aménagement urbain » concerté : *edilizia cittadina* est alors, sous sa plume, synonyme d'*urbanistica*. Dans ce dernier cas, nous avons traduit parfois par « aménagement », le plus souvent par « urbanisme ». La traduction la plus exacte eût souvent été *urban design*. Nous l'avons éliminée dans la mesure où, à l'époque, l'expression n'existait ni en italien *(disegno urbano)* ni en anglais : la notion à laquelle elle renvoie n'avait pas encore émergé en Italie, pas plus qu'en Angleterre ni *a fortiori* en France où elle s'affirme depuis peu, sans avoir trouvé une forme lexicale française.

Sdoppiamento : « dédoublement ». Par ce terme, Giovannoni désigne l'opération clé qui permet la coexistence du centre ancien et de l'« organisme urbain moderne ». Il s'agit de la dissociation du « réseau de circulation majeur » *(rete maggiore)* d'avec le « réseau mineur » ou secondaire *(rete minore)* destiné à préserver le caractère physique et les conditions de vie propres au centre ancien, tout en permettant le développement de la ville moderne, fondé sur la vitesse et l'efficacité des communications et des échanges. Pour éviter toute ambiguïté, *sdoppiamento* a été traduit par « séparation ».

Index des noms de lieux

Abruzzes : 62, 147.
Afrique du Nord : 47.
Aigues-Mortes : 57.
Alberobello : 217.
Alexandrie : 50.
Allemagne : 60, 109, 144, 152, 165, 169, 225, 237, 308.
Alpes : 54, 62.
Amalfi : 61, 147 (*voir aussi* Riviera amalfitaine).
Amérique : 27, 90, 100, 115, 120, 124, 130, 140, 142, 153.
Amérique du Nord : 138, 196, 283.
Amsterdam : 80, 124.
Angleterre : 57, 234, 334 (*voir aussi* Grande-Bretagne).
Aniene : 18.
Aoste : 50, 147.
Appienne, voie : 82.
Aprilia : 25.
Arcetri : 261.
Arezzo : 265.
Ariccia : 78.
Arno : 66, 150, 262, 265.
Ascoli : 50, 58, 216, 296.
Asie Mineure : 47.
Assise : 61, 225.
Sainte-Marie-des-Anges : 225.
Athènes : 23.
Australie : 45.
Autriche : 15.
Avezzano : 45, 94, 251.
Avignon : 82.

Barcelone : 94, 121, 125, 228, 232.
Diagonal : 232.
Rambla : 121.
Bari : 24, 155, 251, 290, 292.
Saint-Nicolas, église : 155.
Bergame : 24, 161, 162, 225, 265.
Dante, place : 161.
Fiera, piazza della : 225.
Vittorio Veneto, place : 161.
Berlin : 76, 80, 132, 205, 209, 226.
Berlin West : 226.
Charlottenburg : 226.
Friedrichstrasse : 226.
Leipzigstrasse : 205.
Nollendorf-Platz : 226.
Potsdamerplatz : 226.
Unter den Linden : 132, 226.
Wilhelmsdorf : 226.
Wittemberg-Platz : 226.
Zehlendorf : 226.
Bologne : 49, 158, 167, 200, 207, 216, 217, 228, 251, 272, 278-280, 294, 296.

Artenisia, tour : 278.
Azzoguidi, palais : 294.
Caprarie, via : 278.
Castiglioni, via : 49.
Fantuzzi, palais : 294.
Felicini, palais : 294.
Ghislieri, palais : 294.
Grassi, palais : 294.
Guidozagni, tour : 278.
Lame, via delle : 49.
Lupari, palais : 294.
Mazzini, via : 49.
Mercanzia, piazza della : 278.
Muzza, palais : 294.
Nettuno, piazza del : 278.
Orefici, via degli : 278.
Porta Ravegnana, piazza di : 49, 278.
Pratello, via del : 49.
Riccadonna, tour : 278.
Rizzoli, via : 207, 217, 272, 278, 280.
San Felice, via : 49.
San Francesco : 49.
Santo Stefano, via : 49.
San Vitale, via : 49.
tours, zone des : 278-279.
Zamboni, via : 49.
Bolzano : 265.
Bordeaux : 76.
Brescia : 265.
Bruges : 36, 150, 163, 164.
Laines, rue des : 163, 164.
Bruxelles : 143, 273, 277, 280, 290.
Brouckère, place de : 273.
Grand-Place : 280, 290.
hôtel de ville : 290.
Maquet, rue : 277.
Budapest : 94.
Buttstedt : 45.

Cadore : 147.
Caervaent : 50.
Cagliari : 251, 262-263, 265.
Bonaria : 262, 263.
château : 262, 263.
Is Mirrionis : 263.
Mannu, via : 263.
Marina : 262, 263.
Monte Urpino : 263.
port : 262, 263.
San Gilla : 262, 263.
Sant'Arendrace : 263.
Villanova : 263.
Caire, Le : 225.
Canberra : 45, 196.
Capri : 147.
Casablanca : 45.
Caserta : 75.
palais royal : 75.
Catane : 24, 50, 265.
San Nicolò, église : 75.
San Nicolò, place : 75.
Cavazzola sul Po : 217.
Chicago : 90, 153.
Cologne : 101, 124, 125, 222, 224.
Côme, lac de : 167.
Corsignano : 63.
Cortone : 62.
Crémone : 61.

Darmstadt : 166.
Djemila : 50.
Dortmund : 89.
Dresde : 78.
Zwingerplatz : 78.
Duisburg : 89.

East River : 111, 124, 137.
Édimbourg : 80.
Prince's street : 93.
Espagne : 78.
États-Unis d'Amérique : 94, 185.

Europe : 20, 23, 54, 57, 60, 64, 89, 115, 142, 205.

Fabriano : 65, 66.
Ferrare : 24, 64.
  château : 64.
  Giovecca, corso della : 64.
  Po, porta : 64.
  Porta a Mare, corso di : 64.
  Vittorio Emanuele, via : 64.
Fiesole : 167, 261.
Florence : 20, 22, 36, 49, 55, 65, 66, 70, 136, 145, 150, 173, 182, 215-216, 217, 218, 223, 251, 259-262, 281, 296, 330.
  Annunziata, piazza dell' : 65, 66.
  avenues extérieures : 223, 259, 261.
  Calzaiuoli, via : 259, 281.
  cathédrale (*voir* Duomo).
  Colli, viale dei : 93, 173, 259, 261.
  Duomo, piazza del : 260.
  Filippo Strozzi, viale : 262.
  Fossi, palais : 260.
  gare centrale : 261.
  Ghetto : 259.
  Magnani, palais : 260.
  marché ancien : 259.
  Offices, palais des : 70.
  Peruzzi, piazza dei : 259, 260.
  Pisana, via : 261.
  Riccardi, palais : 216.
  San Frediano : 262.
  Santa Croce : 262.
  Santa Maria Novella, piazza di : 262.
  Santo-Spirito, église du : 66.
  Signoria, piazza della : 215, 217, 260.
  Strozzi, palais : 216.
  Strozzi, viale Filippo (*voir* Filippo Strozzi, viale).
  Unità, piazza dell' : 262.
  Vittorio Emanuele, piazza : 218, 259.
Foggia : 265.
Fondi : 50.
Formia : 182.
France : 19, 29, 57, 60, 76, 100, 115, 152, 155, 250, 334.

Gand : 218.
  Saint-Nicolas, église : 218.
Gelsenkirchen : 89.
Gênes : 99, 126, 207, 234, 251, 268, 274, 330.
  Corvetto, piazza : 274.
  Ferrari, piazza de' : 268.
  Garibaldi, via : 268.
  port : 268.
  Roma, via : 207.
  San Lorenzo, via : 207.
  Zecca : 274.
Gradara : 217.
Grande-Bretagne : 19, 10.
Grosseto : 225.

Hudson : 111, 124, 137.

Italie : 16, 17, 20-28, 29, 30, 38, 40, 41, 43, 45, 50, 53, 54, 57, 60, 78, 80, 94, 98-99, 100, 107-110, 113, 114, 115, 130, 137, 140, 141-142, 144-145, 161, 165, 172, 173-174, 180-181, 183, 184-185, 219, 234, 237, 238, 242, 244-245, 247-248, 251-265, 276, 280, 282, 293, 297, 321-326, 334.

Karlsruhe : 79, 125, 323.
  château : 79.

La Plata : 45.
La Sarraz : 27.

La Spezia : 89.
Latium : 174.
Lecce : 50.
Lechtworth : 45, 237.
Leipzig : 222.
Ligurie : 174.
Londres : 80, 125, 209.
Lorette : 70.
cathédrale, place de la : 70.
Los Angeles : 90.
Lucques : 57, 58.
Lyon : 132.
Midi, cours du : 132.

Macerata : 62.
Madrid : 77-78.
Plaza Mayor : 77-78.
Majeur, lac : 167.
Mannheim : 124.
Mantoue : 24, 150.
Rio : 150.
Maroc : 112.
Marseille : 62.
Meiderich : 89.
Messine : 45, 78, 94, 205, 251.
Palazzata : 78.
Milan : 80, 89, 99, 115, 150, 170, 173, 205, 208, 218, 223, 234, 237, 251, 275.
Belgioioso, piazza : 80.
Carlo Alberto, via : 275.
cathédrale : 218.
cathédrale, place de la : 275.
Littorio, corso del : 208.
Manzoni, via : 207.
Milanino : 237.
Naviglio : 150.
Perego, jardins : 173.
Santa Babila, place : 208.
Serbelloni, jardins : 173.
Sormani, jardins : 173.
Vittorio Emanuele, galleria : 218.
Milet : 50.
Milwaukee : 90.
Mondovi : 225.
Breo : 225.
Piazza : 225.
Montepulciano : 62, 216.
Montevideo : 153.
Montpazier : 57.
Moscou : 124.
Munich : 93, 150, 161.
arc de triomphe : 150.
Bavaria : 93, 161.
Maximilianeum : 161.
palais royal : 150.
Murano : 217.

Nancy : 76, 77.
Carrière, place de la : 76, 77.
Stanislas, place : 76, 77.
Nantes : 76.
Naples : 22, 49, 50, 51, 99, 158, 173, 207, 217, 234, 251, 268, 270, 272, 274, 275, 276, 330.
Capodimonte : 173.
Chiaia, via di : 49, 275.
Hassler, villa : 173.
marché, quartier du : 275.
Monte Echia : 273.
Plébiscite, place du : 158.
Pausilipe : 173.
port : 275.
Rettifilo : 270, 276.
San Carlo, théâtre : 272.
Sanfelice, via : 272.
San Ferdinando, piazza : 268.
San Francesco da Paola, piazza di : 80, 158.
Toledo, via di : 49.
Tribunali, via dei : 49.
Umberto, corso : 207, 268, 272, 275.
New Jersey : 137.
New York : 90, 110-111, 112-

113, 124, 128, 137-138, 227, 283.
42e rue : 112.
5e avenue : 227.
6e avenue : 283.
Chrysler Building : 112-113.
Manhattan : 111.
Wall Street : 227.
(*voir aussi* East River et Hudson).
Nuremberg : 36, 149, 222, 277, 281.
Königstrasse : 281.
Luitpoldstrasse : 277.

Oberhausen : 89.
Ombrie : 62, 147.
Orcia : 63.
Orvieto : 214, 216.
cathédrale : 214.
Oslo : 76.
Ostie : 240, 255, 256, 282.

Padoue : 24, 68, 69, 251, 292, 330.
Capitanat, loggia du : 68.
Capitanat, palais du : 68.
Signori, piazza dei : 68.
Unità, piazza dell' : 68.
Palerme : 268.
gare centrale : 268.
Roma, via : 268.
Palestine : 45.
Palmanova : 73.
Palmyre : 50, 51.
Paris : 30, 34, 76, 93, 114, 124, 128, 130, 132, 144, 152, 161, 199, 209, 218, 253.
boulevards extérieurs : 223.
Carrousel, place du : 76.
Champs-Élysées, avenue des : 76, 132.
Concorde, place de la : 76, 79, 161.
Garde-Meuble : 76.
Marine, ministère de la : 76.
Notre-Dame : 218.
Opéra : 93.
Tuileries : 76.
Vendôme, place : 76.
Parme : 75.
Saint-Antoine : 75.
Pérouse : 49, 62, 217.
Garibaldi, piazza : 217.
Philadelphie : 125.
Pienza : 45, 63, 64, 68, 158.
Piperno : 61.
Pirée, Le : 50.
Pise : 24, 57, 67, 150, 225, 251, 263-265.
Borgo Stretto : 265.
cathédrale : 265.
gare : 265.
Giovanni Pisano, via : 265.
Mezzo, ponte di : 165.
Porta a Lucca : 265.
Pistoia : 57.
Pompéi : 47, 50, 51.
Pontins, marais : 328.
Portsmouth : 45.
Portsunlight : 237.
Potsdam : 76.
Prague : 161, 163.
École polytechnique : 161, 163.
Priène : 50, 51.
Prusse : 89, 169.

Raguse : 68.
Ravello : 217.
Reggio Calabria : 45, 94, 251.
Riviera amalfitaine : 147.
Rome : 8, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 31, 33, 36, 44, 51, 53, 54, 55, 63, 65, 70-71, 72, 74, 75, 78, 80, 81-87, 89, 93, 99, 101, 114, 122-123, 125, 129, 136, 152, 154, 155,

156-157, 159, 160-161, 167, 168, 172, 173, 183, 200, 202, 207, 214, 216, 217, 218, 227, 237, 240, 247, 251-259, 262, 263, 270-271, 272, 274, 275, 282, 286, 290, 292, 293, 296, 303, 305-315, 329.
Albergo dell'Orso : 308, 310.
Alberini, palais : 308, 313.
Aldobrandini, villa : 252.
Alessandrina, via : 83.
Altemps, palais : 308.
Altoviti, palais : 309.
Anguillara, tour des : 277.
Anima, église de l' : 308.
Anima, via dell' : 296, 307, 309.
archéologique, promenade : 123.
archéologique, zone : 25, 252, 256.
Arenula, via : 207, 275-276.
Argentarius, clivus : 53.
Argentina, largo : 252.
Armi, piazza d' : 254.
Aventin : 81.
Aventino, viale : 256.
Baldassini, palais : 309.
Banchi : 83, 307.
Banchi Vecchi, via dei : 310.
Barberini, piazza : 256, 258.
Baulari, via dei : 71, 84.
Bonadies, maison : 309.
Borghi : 83.
Borgo : 309.
Borgo Nuovo, via : 83.
Caffarelli, palais : 308.
Campitelli : 82.
Campitelli, piazza : 86, 296.
Campo di Fiori : 71.
Capitole : 34, 82, 84, 158, 218, 255, 256, 258, 296.
Capitole, place du : 71, 72.
Capodiferro, via : 307, 313.
Cappellari, via dei : 313.
Cavour, via : 272.
Cellini, vicolo : 309.
Cenci, maison : 311.
Cesarmi, palais : 308.
Champ de Mars : 65, 83.
Chancellerie, palais de la : 308, 313.
Chiesa Nuova : 276.
Cinque Lune, via delle : 309.
cité universitaire : 254.
Colisée : 33, 86, 252, 256.
Colonna, piazza : 217, 253, 256, 312.
Colonna, quartier : 271.
Condotti, via dei : 84, 271.
Coppelle, via delle : 296, 312.
Coronari, via dei : 65, 83, 307, 308, 309, 312, 313.
Corso : 34, 84, 86, 256, 258, 271.
Del Drago, maison : 309, 313.
Del Pozzo, maison : 309.
De Mochis, maison : 309, 311.
Due Macelli, via : 271.
Emanuele Filiberto, via : 293.
Esquilin : 33, 202, 254.
Eur : 25.
Farnèse, palais : 70-71, 84, 308.
Farnèse, place : 70-71.
Farnesina ai Baulari (*voir* Leroy, palais).
Fico, piazza del : 313.
Fieschi, palais : 308.
Filippini, palais : 305, 309.
Finances, ministère des : 253.
Flaminia, via : 258.
Flaminius, cirque : 255.
Flavien, amphithéâtre (*voir* Colisée).
Forum : 51, 54, 81, 255.
Forum Boarium : 255.
Forum de Trajan (*voir* Trajan, forum de).
Forum Romanum : 86.

forums impériaux : 255, 258.
Frumentarius, vicus : 53.
Gaddi, palais : 308, 309.
Garbatella : 19, 167.
gare (*voir* Termini, stazione).
Garibaldi, pont : 276.
Gesù, via del : 276.
Gianicolense, viale : 173.
Giulia, via : 83, 296, 307, 309.
Governo Vecchio, via del : 309.
Heritz, villa : 173.
Janicule : 256 (*voir aussi* Gianicolense, viale).
Labicana, via : 257.
Lancellotti, palais : 305, 309, 313.
Lancellotti, villa : 173, 254.
La Sapienza, université : 28, 308.
Lata, via : 84.
Latran : 82.
Leroy, palais : 309.
Lorarius, vicus : 53.
Ludovisi, jardins : 252.
Ludovisi, villa : 173, 254.
Lungara : 83.
Macao : 202.
Mameli, caserne : 252.
Marcellus, théâtre de : 255.
Margana, piazza : 296.
Maschera d'Oro, via della : 310.
Massimi, palais : 218, 308.
Massimi, villa : 173, 254.
Mazzini, place : 159.
Médicis, palais : 308.
Mellini, tour des : 308.
Monserrato, via : 307.
Montalto, villa : 254.
Montecitorio, piazza di : 75, 86.
Monte Giordano : 309.
Monte Mario : 151, 253, 256.
Monte Sacro : 19, 168, 172, 237.
Montevecchio, piazza : 309.
Mura, via delle : 257.
Nardini, palais : 308, 309.
Navona, piazza : 84, 86, 159, 311.
Nazionale, via : 252, 253, 272.
Nomentana, via : 237.
Nomentano, piazzale : 160.
Octavie, portique d' : 86 (*voir aussi* Portico d'Ottavia, via del).
Palais de justice : 83.
Palatin : 86.
Pamphili, palais : 159, 305.
Panthéon : 53.
Papale, via : 305.
Parione : 202.
Parione, via di : 309.
Patrizi, villa : 173, 254.
Pia, porta : 253.
Pichi, palais : 309.
Pincio, jardins du : 87.
Pincio, quartier du : 252.
Ponte : 83, 202, 271, 309.
Popolo, piazza del : 70, 80, 84, 252.
Popolo, porta del : 257.
Portico d'Ottavia, via del : 217.
Prati di Castello : 151.
promenade archéologique (*voir* archéologique, promenade).
Quirinal : 33, 85, 274.
Re, viale del : 272, 276.
Recta, via : 65, 83, 312.
Regola : 82, 271.
Renaissance, quartier de la : 256, 305-315.
Ricci, palais : 308, 310.
Ripetta, via di : 84.
Romana, piazza : 158.
Sacchetti, palais : 308.
Saint-Ange, château : 151, 313.
Saint-Ange, pont : 65, 83, 84, 312.
Sainte-Agnès, église : 159.
Sainte-Marie Majeure, basilique : 82, 218.

Saint-Esprit, banque du : 309.
Saint-Laurent-hors-les-murs : 82.
Saint-Marc, jardin de : 35.
Saint-Marc, palais de (*voir* Venise, petit palais de).
Saint-Paul : 82.
Saint-Pierre, basilique : 70, 75, 82, 83, 151, 214, 218.
Saint-Pierre, place : 34, 86, 154, 156, 213, 214, 253.
Sandalarius, vicus : 53.
San Giacomo, hôpital : 84.
San Giovanni : 33.
San Giovanni, porta : 258.
San Giovanni dei Fiorentini, église : 308, 313.
San Girolamo, hôpital : 84.
Sanguigni, tour des : 313.
San Lorenzo : 202, 253.
San Luigi dei Francesi : 84.
San Paolo, porta : 256.
San Pietro Montorio, temple : 70.
San Salvatore in Lauro, église : 305, 309, 313.
Sant'Agostino, église : 308.
Santa Maria della Pace : 155, 157, 305.
Santa Maria della Quercia, église : 309.
Sant'Andrea della Valle, église : 305.
Santa Severina : 33.
Sant'Eustachio : 271.
Sapienza, palais de La (*voir* La Sapienza, université).
Savelli, vicolo : 307, 309.
Septizontium : 33.
Sisto, ponte : 311.
Spada, palais : 74, 310.
Spagna, piazza di : 86.
Spagna, escalier de la piazza di (*voir* Trinité-des-Monts, escalier de la).
Stazione : 271.
Termini, stazione : 256, 257, 271.
Tibre, berges du : 122, 150.
Tibre, quais du : 255, 258, 311, 313.
Titus, arc de : 86.
Tordinona, quai : 312.
Trajan, forum de : 86.
Trajan, marché de : 252.
Trajane, colonne : 53.
Trastevere : 82, 276.
Trastevere, gare du : 272.
Trésor, palais du : 83, 308, 309.
Trevi, fontaine de : 86, 218, 258.
Trevi, place de la fontaine de : 34.
Trinité-des-Monts : 84.
Trinité-des-Monts, escalier de la : 78.
Tritone : 271.
Turci, maison : 309.
Tuscus, vicus : 53.
Umberto, corso : 271.
Umberto, pont : 271, 313.
Vatican : 33, 83, 214.
Vaticane, bibliothèque : 85.
Vecchiarelli, palais : 311, 313.
Veneto, via : 271.
Venezia, palazzo : 84.
Venezia, piazza : 84, 252, 256, 258.
Venise, petit palais de : 34.
Verano, cimetière de : 256.
Vetrina, via della : 313.
Victor-Emmanuel, monument au roi : 35, 93.
Victor-Emmanuel, pont : 313.
Viminal : 33, 254.
Vittorio Emanuele, corso : 207, 218, 272, 275-276, 311.
Zecca dei Banchi : 65.
zone archéologique (*voir* archéologique, zone).
zone monumentale (*voir* archéologique, zone).

Rothenburg : 45.
Ruhrort : 89.

Sabaudia : 25.
Sainte-Foy-la-Grande : 57.
Saint-Pétersbourg : 76, 80.
Salzbourg : 155, 156.
cathédrale : 155, 156.
San Francisco : 124.
San Gimignano : 45, 167, 216.
Scanno : 216.
Sélinonte : 50, 51.
Senne : 273.
Settignano : 261.
Sienne : 24, 36, 49, 55, 62, 65, 145, 164, 216, 296, 304, 306.
Deux-Ponts : 305.
Pie II, loggia de : 65.
Romaine, porte : 305.
Salicotto : 304-305, 306.
Silchester : 50.
Strasbourg : 161, 225, 308.
Neustadt : 161, 225.
Stuttgart : 101.
Syrie : 47.

Tarquinia : 167, 216.
Tebtunis : 200.
Tel-Aviv : 45.
Terracina : 61.
Tibre : 81, 82, 122, 150, 253, 255, 256, 258, 311, 313.
Timgad : 50, 51.
Todi : 62.
Toscane : 62, 63, 147, 174.
Trente : 218.
Aquila, torre : 218.
Trentin : 147.
Trèves : 50, 51.
Trieste : 125, 292.
Turin : 22, 50, 75, 124, 173, 251, 282, 323.
Capucins, colline des : 173.
Roma, via : 282.
Saint-Laurent : 75.

Val d'Aoste : 147.
Val di Nievole : 62.
Varèse : 115.
Varsovie : 80.
Vénétie : 225.
Venise : 22, 28, 36, 45, 49, 65-66, 67, 68, 145, 150, 155, 164, 216, 225, 251, 270, 281, 296, 330.
Foscari, ca' : 270.
Foscari, rio di ca' : 281.
Grand Canal : 270, 281.
Marghera : 225.
Piccolo, rio : 281.
Saint-Marc, place : 65, 67, 155, 156, 158, 213, 281.
Vérone : 24, 36, 57, 145, 159, 216, 217, 218.
Erbe, piazza delle : 159, 217.
Maffei, palais : 159.
Versailles : 76, 125.
Vicence : 50, 68, 145.
basilique : 68.
Bernarda, loggia : 68.
Signori, piazza dei : 68, 158.
Vienne : 93, 124, 132, 161, 202, 209, 221-222.
Graben : 222.
Gürtel : 222, 223.
Kärtnerstrasse : 222.
Meidling : 202.
Neu-Ottakring : 202.
Ring : 93, 124, 132, 161, 221-222.
Simmering : 202.
Vigevano : 70.
Viterbe : 167, 216.
Vitorchiano : 217.

Washington : 45, 125.

Zeebrugge : 45.

Index
des noms de personnes

Adinolfi, Pasquale : 82, 308.
Agostinoni, Agostinone : 147.
Alberti, Leon Battista : 18.
Albertini, Cesare : 322.
Ammannati, Bartolomeo : 97.
Anjou (dynastie de rois de Naples) : 49.
Anti, Carlo : 200.
Aragon (dynastie de rois de Naples) : 49.
Attila : 199.
Avebury (sir John Lubbock, lord) : 103.
Aymonino, Carlo : 19.

Baccelli, Guido : 254, 256.
Barberousse (*voir* Frédéric Barberousse).
Barde, Charles : 47.
Bargagli-Petrucci, Fabio : 305.
Bazin, Henri-Émile : 119.
Belli, Attilio : 21, 25, 26.
Bellini, Gentile : 66.
Below, Georg von : 46.
Bentivoglio (dynastie de seigneurs de Bologne) : 294.
Bernin (Gian Lorenzo Bernini, dit le) : 25, 75, 78, 156, 213, 215.
Bibiena, Ferdinando : 74, 79.
Bonaccorso, Giuseppe : 8.
Borromini, Francesco : 74.
Bramante (Donato d'Angelo, dit) : 25, 68-70, 83.
Brinckmann, Albrecht Erich : 44, 47, 157.
Brix, Joseph : 231.
Brunelleschi, Filippo : 66.
Buchanan, Colin : 11, 136.
Buls, Charles : 44, 143, 144, 152, 200, 212, 280, 330.
Buon, Bartolomeo : 213.
Burchard de Strasbourg : 308.
Burci : 260.

Calderini, Guglielmo : 254.
Calzabini, Alberto : 25, 130, 326.
Cancellotti, Gino : 263.
Canova, Antonio : 34.
Cantalupi, Giovanni : 309.
Carducci, Giosuè : 206.
Ceas, Giovanni Battista : 147.
Celli, Angelo : 202.
Cerdá, Ildefonso : 7.
Cerio, Edwin : 147.
César (*voir* Jules César)
Ceschi, Carlo : 28.
Charles Quint : 71.
Chierici, Gaetano : 51.
Chiodi, Cesare : 21, 97, 1[illegible], 230, 231, [illegible].

Choisy, Auguste : 17, 19.
Chrysler, Walter Percy : 112.
Ciucci, Giorgio : 25.
Crivelli (orfèvre du XVIe siècle) : 310.
Crivelli, Carlo : 66.
Croce, Benedetto : 27, 139.

D'Annunzio, Gabriele : 24, 200, 278.
Dante Alighieri : 18, 39, 40.
Delbrück, Richard : 254.
Del Bufalo, Alessandro : 8.
Del Vecchio, Giorgio : 200, 280.
De Marchi, Francesco : 97.
De Mochis, Prospero : 309.
Dengel, Philipp : 34.
De Rossi, Giovanni Battista : 82.
De Sanctis, Gaetano : 51.
Desportes, Marc : 32.
Dikansky, Michel : 122, 199, 283.
Duce (*voir* Mussolini, Benito).

Engel, 161, 163.

Farnèse, Alexandre (*voir* Paul III).
Ferrari, Giulio : 147.
Ferraris, Maggiorino : 254.
Fiammetta : 308.
Fierens-Gevaert, Hippolyte : 144.
Filarete (Antonio Averlino, dit) : 97.
Fischer, Theodor : 18, 144.
Flach, Jacques : 46.
Fontana, Domenico : 33, 84.
France, Anatole : 18, 200.
Fraticelli, Vanna : 21, 24.
Frédéric II : 76.
Frédéric Barberousse : 199.
Friedman, David : 57.
Fritz, Johannes : 46.
Funck-Brentano, Frantz : 46.
Fuselli, Eugenio : 263.

Gabriel, Ange-Jacques : 75.
Gautier, Théophile : 37.
Gazzola, Piero : 28.
Gerkan, Armin von : 46.
Gide, Charles : 19, 238.
Giolitti, Giovanni : 160.
Giovenale, Giovanni Battista : 308.
Gnoli, Domenico : 33, 254, 309.
Goodrich, Carter : 130.
Gozzoli, Benozzo : 66, 67.
Graziani, Augusto : 103.
Gregorovius, Ferdinand : 82.
Gruner, Ludwig : 147.
Guarini, Guarino : 74.
Gurlitt, Cornelius : 47, 200.

Hasenbuck : 149.
Hassert, Kurt : 46.
Haussmann, Georges : 19, 41, 144, 199, 253.
Haverfield, Francis John : 46.
Hegel, Georg Wilhelm Friedrich : 27.
Helbig, Wolfgang : 51.
Hénard, Eugène : 19, 114, 130, 151, 170, 171, 184.
Henri II : 114.
Henrici, Karl : 18, 144, 330.
Hercule Ier d'Este : 64.
Hippodamos de Milet : 56.
Hirschfeld, Otto : 46.
Hitler, Adolf : 24.
Hoffmann, Joseph : 216.
Hofmann, Albert von : 47.
Höpfner, Karl A. : 47.
Howard, Ebenezer : 19, 237.

Hugo, Victor : 20, 37, 200.
Hülsen, Christian : 82.

Insolera, Italo : 26.

Jansen, Hermann : 149, 151.
Jayot, E. : 128.
Jona, Camillo : 147.
Joyant, Édouard : 132.
Jules II : 83.
Jules César : 54.
Jullian, Camille : 46.

Kahn, Gustave : 92.
Kerr, Robert : 147.
Krautheimer, Richard : 82.
Kretzschmar, Johannes Robert : 46.

Lanciani, Rodolfo : 84.
Langevin, Marc : 128.
Latini (famille romaine) : 309.
Lavagnino, 263.
Lavedan, Pierre : 19, 43, 47, 48, 200.
Le Corbusier (Charles-Édouard Jeanneret, dit) : 12, 18, 19, 30, 139, 142-143, 196.
Lenzi : 263.
Léon X : 84.
Lewis : 130.
Lopez de Aberasturi, Antonio : 7.
Louis XV : 76.

Maderno, Carlo : 213.
Manetti, Latino Giovenale : 84.
Marconi, Paolo : 28.
Mariage : 130, 236.
Maroni, Riccardo : 218.
Märtens, H. : 157, 213.
Martin, Camille : 59.
Marucchi, Orazio : 254.
Marx, Karl : 27.
Masolino di Panicale : 66.
Maturino da Caravaggio : 310.
Maunier, René : 46.
Mayreder, Karl : 63.
Mazzoni : 310.
Mengoni, Giuseppe : 218.
Merkel, Carlo : 46.
Merlin, Pierre : 32.
Mérode, Frédéric Xavier Ghislain de : 253.
Michel-Ange (Michelangelo Buonarroti, dit) : 71, 84, 213, 218.
Monneret de Villard, Ugo : 173, 199-200.
Montalembert, Charles de : 20, 218.
Montuori, Eugenio : 263.
Moretti, Gaetano : 218.
Müntz, Theodor : 19.
Mussolini, Benito : 20, 24, 44, 216, 255, 259.
Muzio, Giovanni : 200, 228, 232.

Napoléon III : 152, 246, 253.
Napoléon Bonaparte : 34, 35.
Neumeister, Albert : 147.
Nicolas V : 83.
Nicolosi, Giuseppe : 263.
Nietzsche, Friedrich : 93.

Orbaan, Johannes Albertus Franciscus : 85.
Orsini (famille romaine) : 309.

Palladio, Andrea : 68, 204.
Paniconi, Mario : 265.
Paoli, R. : 146.
Parpagliolo, L. : 174.
Pasolini, Maria : 147.
Pastor, Ludwig von : 18, 85, 254.

Paul III : 71, 84.
Pauly, August : 46.
Pediconi, Giulio : 265.
Pepler, George L. : 231.
Perret, Auguste : 216.
Petra, Giulio de : 49.
Petrucci : 265.
Philarète (*voir* Filarete).
Piacentini, Marcello : 13, 21, 22, 23, 25, 27, 130, 146, 161, 162, 165, 166, 200, 212, 215, 225, 265, 280, 333.
Piccinato, Luigi : 21, 25, 27, 263, 286, 333.
Pidoux, Justin : 19, 47.
Pie II : 63, 65.
Pie VI : 328.
Pie VII : 86.
Piero della Francesca : 66.
Pierre de Cortone : 74, 75.
Pigorini, Luigi : 51.
Piranèse : 80.
Pœltzig, Hans : 216.
Poète, Marcel : 19, 47, 200.
Poggi, Giuseppe : 259.
Polidoro da Caravaggio : 310.
Pontani : 236.
Pontoni, G. : 278-279.
Portaluppi, Piero : 274.
Pozzo, Andrea : 74.
Pützer, Friedrich : 166.

Ratzel, Friedrich : 18, 46.
Rey, Adolphe Augustin : 19, 47, 130, 132, 228, 236.
Ricci, Corrado : 49, 216, 259.
Riegl, Aloïs : 14-15.
Rosselli, Pietro : 309.
Rossellino, Bernardo : 65.
Rossetti, Biagio : 64.
Rossi, Aldo : 19, 26.
Rubbiani, Adolfo : 278-280, 293, 294.
Ruskin, John : 12, 19.

Saint-Just di Teulada, E. : 254, 311, 312.
Sander (notaire du xve siècle) : 309.
Sangallo (famille d'architectes) : 83.
Sangallo (dit l'Ancien), Antonio da : 83.
Sangallo (dit le Jeune), Antonio da : 8, 25, 70, 83, 309.
Sangallo, Giuliano da : 83.
Sansovino, Jacopo : 66, 213, 215.
Santorio, Giulio Antonio : 33, 35.
Scalpelli : 263.
Schwan, Bruno : 109.
Sella, Quintinio : 253.
Semenza, Marco : 274.
Serlio, Sebastiano : 68, 70.
Siercks, Hans Ludwig : 115.
Simone, F. E. di : 49.
Sitte, Camillo : 10, 18, 19, 44, 47, 52, 58, 59, 143, 144, 146, 152, 157, 170, 200, 202, 212, 330.
Sixte IV : 65, 83, 246, 282, 308.
Sixte Quint : 33, 34, 70, 84-85.
Speer, Albert : 24.
Stendhal (Henri Beyle, dit) : 174.
Stern, Raffaello : 86.
Stübben, Joseph : 18, 47, 57, 132, 157, 200, 313, 330.
Susini : 265.

Tafuri, Manfredo : 26-27.
Taine, Hippolyte : 55.
Tambroni, Giuseppe : 34, 35.
Tandille, Claire : 30.
Testa, Virgilio : 103, 245.
Titus : 86.

Tournon, Philippe Camille Casimir Marcellin : 35, 86-87.
Trajan : 86.
Tufaroli, M. N. : 265.
Turner, John : 112.

Unwin, Raymond : 19, 47, 59, 151, 169, 173, 200, 237.

Valadier, Giuseppe : 86.
Valle, Cesare : 263.
Vanvitelli : 70.
Vasari, Giorgio : 66, 70.
Ventura, Francesco : 27, 28.
Venturi, Adolfo : 17, 26.
Véronèse (Paolo Caliari, dit) : 68.
Victor-Emmanuel II : 35, 93.
Vidal de La Blache, Paul : 19.
Vignole (Giacomo Barozzo, dit) : 74.
Viollet-le-Duc, Eugène : 20, 55, 211, 294.
Virgile : 33.
Vitruve : 52, 159.

Waterhouse, Paul : 47.
Wenter, Giorgio : 218.
Wharton, Edith : 147.
Whitten, Robert Harvey : 130.
Wieczorek, Daniel : 15.
Wissowa, Georg : 46.
Wolf : 97, 124, 230, 234.
Wren, Christopher : 75.

Zevi, Bruno : 26, 28, 64.
Zucchini, Guido : 49.
Zucconi, Guido : 16, 28.

Table

Introduction 7
I. Quelques balises pour aborder Vecchie città 8
1. Dialectique et échelles, 9. – 2. L'opposition de deux mondes, 9. – 3. Compatibilité, 10. – 4. Patrimoine urbain, 12. – 5. Rapports de l'urbanisme, de l'architecture et de la protection patrimoniale, 15.
II. La formation de Giovannoni 16
1. L'ingénieur, 16. – 2. L'architecte, 17. – 3. L'historien d'art et le restaurateur, 17. – 4. Une culture européenne, 18.
III. Giovannoni dans le contexte italien 20
1. Le créateur d'un champ disciplinaire, 21. – 2. Le fascisme, 24.
IV. Fortune posthume et actualité de Giovannoni 26
V. La traduction française 30

L'Urbanisme face aux villes anciennes

I. Dissonances et accords 33
II. Caractéristiques des villes anciennes 45
III. Caractéristiques des villes modernes 89
La ville en tant qu'organisme social 97
Division en zones, 99. – Conditions d'hygiène, 102. – Conditions économiques, 102.
La ville en tant qu'organisme cinématique 113

Relations entre les moyens de transport et le développement urbain, 116. – Lignes isochrones, 117. – Antithèse entre la circulation et le trafic local, 118. – Subdivisions du réseau de circulation, 119. – Subdivisions et contrôle du trafic, 121. – Plans géométriques, 123. – Disposition et liaison des nœuds, 126. – Séparation et coordination des systèmes, 127. – Nécessité des données statistiques et de l'étude scientifique des origines et du volume du trafic, 129. – Caractéristiques des voies, 131. – Largeur des voies, 132. – Problèmes secondaires, 133. – Les enseignements de la réalité, 136.

La ville en tant qu'organisme esthétique 138

La tradition locale, 146. – Les deux esthétiques des grandes villes, 147. – Schémas et styles de tracés, 150. – Les espaces libres, 153. – Les espaces en rapport avec les édifices, 159. – Les édifices privés, 162. – La végétation, 173.

IV. Principes et phases des plans régulateurs 177

Le caractère global des plans régulateurs 177

Le développement des villes 183

V. La questions des centres anciens 195

Les conditions d'hygiène 201

Les questions économiques dans les centres anciens 204

Le mouvement dans les villes anciennes 207

Les problèmes esthétiques dans les villes anciennes 210

VI. La greffe des quartiers nouveaux sur le tronc ancien 221

La solution annulaire 221

Le déplacement du centre urbain 224

Localisation et greffe des quartiers extérieurs 229

Extension de la ville par diffusion dans les banlieues 233

Cités satellites 234

VII. Plans de développement et politique d'urbanisme 241

VIII. Exemples de villes italiennes 251
Rome 251
Florence 259
Cagliari 262
Pise 263

IX. L'aménagement interne des quartiers anciens : les voies traversantes 267

X. La mise en valeur des noyaux internes : théorie de l'éclaircissage 285
Le quartier du Salicotto à Sienne 304
Le quartier de la Renaissance à Rome 305

XI. Les associations d'aménagement 317

XII. Normes, procédures et lois nouvelles 321

Annexe 327
Glossaire 333
Index des noms de lieux 335
Index des noms de personnes 345

Points

Essais

L'urbanisme face aux villes anciennes

La ville de demain va-t-elle définitivement reléguer les villes du passé au musée du patrimoine historique ? N'est-il pas, au contraire, possible d'intégrer villes, centres et quartiers anciens dans la vie quotidienne de l'ère électronique, de les rendre à des usages qui ne soient pas ceux de l'industrie culturelle ? A ce problème, devenu sociétal, Gustavo Giovannoni, une des figures majeures de l'urbanisme italien, apporte une réponse positive qui associe tradition urbaine et techniques de pointe. Réponse qui exige de repenser à la fois les rapports de l'urbanisme avec l'architecture et la formation des architectes. Réponse d'un grand anticipateur qui s'adresse aujourd'hui aux praticiens autant qu'à leurs partenaires dans l'aménagement du territoire, les élus et les citoyens.

Traduit de l'italien par Jean-Marc Mandosio,
Claire Tandille et Amélie Petita

Introduction de Françoise Choay

9 782020 289436

Rome, place St.-Pierre. Photo DR.

Seuil, 27 r. Jacob, Paris 6
ISBN 2.02.028943.1 / Imp. en France 5.98

cat. 14